مجموعة مؤلفين

العرب والهند

تحولات العلاقة مع قوة ناشئة ومستقبلها



المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات
Arab Center for Research & Policy Studies

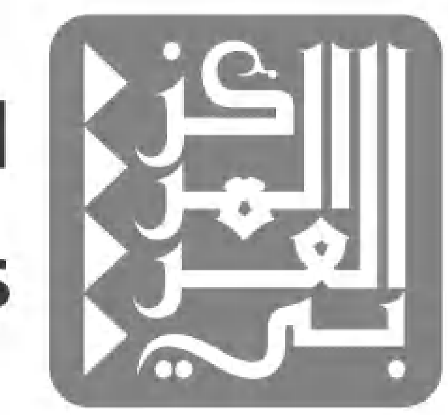
العرب والهند

تحولات العلاقة مع قوة ناشئة ومستقبلها

أيمن يوسف | شمس الدين الكيلاني | محمد أزهر
بهية بنت سعيد العذوبية | صاحب عالم الندوي | محمد أفتاب أحمد
جافيد أحمد خان | عماد قدورة | محمود الفطافطة
ديبا كروبان | عمير أنس | مروان قبلان
سعاد بيت فاضل | غيريجيش بانت | ناصر بن سيف السعدي
سهام معط الله | يوسف بن عبد الله الغيلاني

تحرير

مروان قبلان



المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات
Arab Center for Research & Policy Studies

الفصل الثاني

العلاقات بين الهند والجزيرة العربية في عصر الدولة المغولية

صاحب عالم الأعظمي الندوي

مقدمة

يدرس هذا الفصل طبيعة العلاقات الدينية والثقافية والتجارية بين الهند والجزيرة العربية ودول الخليج العربية في عصر الدولة المغولية، ولا سيما في عهد الأباطرة المغول، من أجل معرفة مدى إسهام السلاطين المغول في تطوير هذه العلاقات مع الجزيرة العربية ودول الخليج. كما يسلّط الضوء على علاقة السلاطين المغول بأشراف مكة والمدينة، وموقف السلطات العثمانية منها. ويطرح مجموعة من الأسئلة حول موقف الإدارة المغولية من العدوان البرتغالي والصفوي ضد حركة المرور التجارية والدينية من الهند إلى الجزيرة العربية، وكيف تمكنت من تأمين الطرق البحرية للتجار والحجاج الهنود؟ وهل كانت لديها إمكانية كافية للتصدي لمخاطر القرصنة البرتغالية من أجل توفير الطرق البحرية الآمنة أم أنها وجدت نفسها عاجزة عن تحقيق تلك الأهداف المنشودة؟ وما الأسباب التي جعلتها عاجزة تجاه مبادرة الإدارة الصفوية بشأن توفير السبل للحجاج والتجار والمسافرين الهنود عبر الطرق البرية في المناطق الإيرانية على الرغم من أنه كانت هنالك علاقات دبلوماسية قوية بين الطرفين؟ وهل قيام الدولة

المغولية بإرسال العطايا السنوية والمساعدات المالية والصدقات لأهالي الحرمين الشريفين وأشراف مكة كان الهدف منه توثيق الارتباط الديني والثقافي أم كسب الشهرة بين نظرائهم من الدول الإسلامية ونيل ود أشراف الحرمين الشريفين على حساب الإدارة العثمانية؟

أولًا: دور الإدارة المغولية في تقوية العلاقات الدينية والثقافية بين الهند والحرمين الشريفين

ارتبطت الدولة المغولية منذ نشأتها بعلاقات خارجية بالدول الإسلامية، خصوصًا بالدولة العليّة العثمانية، إضافة إلى العلاقات الدينية والثقافية والتجارية القوية ببلاد الحرمين الشريفين؛ إذ وجّه السلاطين المغول اهتمامهم الخاص إليهما، خصوصًا أباطرة المغول، أي السلطان أكبر (Akbar) (963-1014هـ/ 1555-1605م)، وابنه السلطان جهانگير (Jahangir) (1013-1036هـ/ 1605-1627م)، وحفيده السلطان شاه جهان (Shah Jahan) (1036-1068هـ/ 1627-1658م)، وابن الأخير السلطان أورنگ زيب (Aurangzeb) (1068-1119هـ/ 1658-1707م). لم يتراخَ أباطرة المغول في إرسال العطايا السنوية والمساعدات المالية إلى أهالي الحرمين الشريفين، بسبب الارتباط الديني ومكانة الأراضي الحجازية الدينية **أولًا**، **وثانيًا** لكسب الشهرة بين نظرائهم من الدول الإسلامية، **وثالثًا** لنيل ودّ أشراف مكة وتشجيعهم على توفير الإمدادات كلها لتأمين الطرق وتوفير السكن الملائم للحجاج الهنود، **ورابعًا** لتنشيط التجارة الهندية في الأراضي الحجازية، أكبر ملتقى تجاري على مستوى العالم آنذاك.

في الواقع، كان إرسال قوافل الحج بصورة رسمية حدثًا مهمًا في تاريخ علاقات الهند المغولية بالحجاز. وطبقًا لما ذكره المؤرخ المغولي خواجه نظام الدين أحمد بخشي الهروي (Khawajah Nizamuddin Ahmad) (ت. 1003هـ/ 1594م)، كان السلطان أكبر أول حاكم مسلم هندي بادر إلى إرسال قوافل الحج من الهند إلى الحرمين الشريفين سنويًا، وعرفت وظيفة جديدة «أمير الحج»، عُيّن فيها يحيى بن

خواجة محمود وشاه أبو تراب(1). وحقيقة الأمر كان غزو السلطان أكبر لگجرات (Gujarat) في عام 980هـ/ 1573م والسيطرة عليها وعلى مدينة سورات (Surat) التجارية التي يطلق عليها بوابة مكة، وعلى مينائها «بندر مبارك»، ورغبة بعض السيدات من الحرم السلطاني في خوض رحلة الحج، من العوامل المحفّزة وراء تنفيذ ذلك المشروع(2). وانطلاقًا من تلك الرؤية، أصدر السلطان أكبر مرسومًا يقضي بأن تتحمل الإدارة المغولية جميع نفقات السفر لأي شخص ينوي القيام برحلة الحج إلى الحرمين الشريفين(3). سجّل بعض الرحّالة الأوروبيين عدد السفن المغولية التي كانت تبحر من موانئ گجرات إلى البحر الأحمر، حاملة الحجاج لأداء مناسك الحج، ومنهم الرحّالة إدوارد تيري (Edward Terry) (998-1070هـ/ 1590-1660م) الذي شاهد بعض السفن في بداية القرن الحادي عشر الهجري، وطبقًا لتقريره كانت إحدى السفن تحمل أكثر من 1700 شخص، أغلبيتهم كانت ذاهبة إلى الحرمين الشريفين للحج وطلب العلم(4). وإلى جانب الإدارة المغولية، كانت الأميرات المغوليات والنسوة أيضًا يساهمن في توفير السفن للحجاج لرحلتهم الدينية والعلمية. فطبقًا لتقرير الرحّالة هنري ميدلتون (Henry Middleton) (1129-1198هـ/ 1717-1784م)، كانت السفينة الملكية «رحيمي» التي تمتلكها والدة الملك المغولي جهانگير، قد انطلقت في عام 1021هـ/ 1612م من ميناء سورات إلى جدة، وكان على متنها 1500 مسافر، أغلبيتهم من الحجاج، كما كانت تحمل البضائع الهندية أيضًا(5). وفي القرن الحادي عشر الهجري، كانت للأميرة جهان آرا بيگم (Jahanara Begum) (ت. 1091هـ/ 1681م) بنت السلطان شاه جهان، مساهمات ملحوظة في تفعيل النشاطات التجارية العالمية والحج من خلال

---

(1) Khwajah Nizamuddin Ahmad, *The Tabaqat-I-akbari: A History of India from the Early Musalman Invasions to the Thirty-sixth Year of the Reign of Akbar*, Brajendranath De & Baini Prashad (trans. & annotation) (Calcutta: Asiatic Society, 1936), vol. 2, p. 472.

(2) *The Akbar Nama of Abu-L-Fazl*, H. Beveridge (trans.), vol. III (Delhi: Rare Books, 1972), pp. 205-206.

(3) Ibid., p. 492; Abdul Qadir Badauni, *Muntakhab-ut-Tawarikh*, George S. A. Ranking (trans.) (New Delhi: Idarah-i-Adabiyat-i-Delli, 1973), vol. 2, p. 472.

(4) William Foster (ed.), *Early Travels in India, 1583-1619* (Delhi: S. Chand, 1968), p. 301.

(5) Samuel Purchas, *Purchas His Pilgrimage, or Relations of the World and the Religions Observed in all Ages* (Glasgow: Hakluyt Society, 1905-7), vol. 2, p. 193.

توفير عدد من السفن التي كانت تنطلق إلى البحر الأحمر لتحقيق تلك الأهداف المرجوة نفسها[6]. وفي عهد السلطان أورنگ زيب صُنعت السفينة المغولية الكبيرة التي أطلق عليها «گنج سواي» لإرسال الحجاج الهنود في كل عام إلى ميناء جدة في موسم الحج بإشراف الإدارة المغولية، حتى يمكن وصولهم إلى الحرمين الشريفين سالمين آمنين، وكانت تحمل على متنها أيضًا سلعًا تجارية للحجاج وتجارًا وأفرادًا من الأسرة المغولية[7].

كان الهدف الرئيس من إرسال الإدارة المغولية والأمراء والأميرات للسفن توفير المساعدة للحجاج إلى جانب المساهمة في التجارة الدولية عبر منطقة البحر الأحمر والخليج. وبسبب اهتمام الإدارة المغولية بتوفير السفن لقاصدي الحرمين الشريفين بغية أداء مناسك الحج أو طلب العلم أو التجارة، كان الناس من دول آسيا الوسطى وخراسان يأتون عبر الطرق البرية أو البحرية إلى الموانئ الهندية أولًا، ومنها كانوا ينطلقون إلى مخا أو جدة لتحقيق أهدافهم الدينية والعلمية والتجارية. وكان المسافرون كلهم يحجّون على حساب الإدارة المغولية التي كانت تبعث من خلالهم الهدايا إلى الحرمين الشريفين لتقديم بعضها لأشراف مكة، وبعضها الآخر للتوزيع على الفقراء والمجاورين من الصوفية وطلاب العلم في الحرمين الشريفين[8].

على أن السلطان أكبر توقف فجأة عن إرسال قوافل الحج على حساب الدولة بعد عام 988هـ/ 1581م، فضلًا عن إرسال الصدقات السنوية. ولا تمدّنا أي حوليات مغولية بتوضيحات عن ذلك الجفاء والإعراض عن القيام بذلك، أما الرسالة التي أرسلها السلطان أكبر إلى أشراف مكة في أوائل عام 989هـ/ 1582م فلا تلقي أي ضوء على ذلك السيناريو، لكن تشير إلى عنايته

(6) William Foster, *The English Factories in India, 1622-1623: A Calendar of Documents in the India office and British Museum* (Oxford: Clarendon Press, 1908), vol. 2, p. 11.

(7) محمد هاشم خافي خان، **منتخب اللباب**، تحقيق محمد كبير الدين ورفقائه، ج 2 (كلكتا: الجمعية الآسيوية، 1869-1874)، ص 421. (بالفارسية)

(8) Simon Digby, «Bāyazīd Beg Turkmān's Pilgrimage to Makkah and Return to Gujarat: A Sixteenth Century Narrative,» *Journal of the British Institute of Persian Studies Iran*, vol. 42, no. 1 (2004), p. 161.

الشديدة بشؤون الحرمين الشريفين، وكيفية المساهمة في رفع مستوى الرفاهية والخير لأهاليهما والحجاج[9]. وسوف ندرس في المحور الآتي، الخاص بعلاقة الدولة المغولية بالسلطات العثمانية في الحجاز، الأسباب التي دفعته فجأة إلى إلغاء إرسال قوافل الحج. وعلينا أن نذكر في عجالة أن السلاطين المغول استمروا في سياسة السلطان أكبر في ما يتعلق بإرسال الهدايا والتحف والأموال لتوزيعها على الفقراء والمساكين في الحرمين الشريفين.

يتضح من تقارير المؤرخين المعاصرين للسلطان أورنگ زيب أن الهدايا والأموال ازدادت إلى درجة أن السلطان أمر بفتح قسم خاص تحت إشراف صدر الصدور[10]، لتدوين كل ما يُنفق ويُرسل إلى الحرمين الشريفين، ولتعيين أشخاص لإرسال هذه العطايا السنوية[11]. ويذكر المؤرخ الدرباري، أي الرسمي، ضمن أحوال عام الجلوس الثامن عشر أنه «قد أُرسلت العطايا السنوية هذا العام، أي في عام 1085هـ/ 1674م، والتي تُرسل كل سنة؛ فقد عيّن عابد خان أميرًا على وفد الحجيج والذي أنعم عليه السلطان بـ 'خِلعة الوداع'»[12]. وقد أخبر السلطان عن الحسابات الخاصة بإرسال الأموال والهدايا من بيت المال إلى الحرمين الشريفين، بما فيها 20 ألف أشرفي، أي دينار، و501 ألف روبية فضية، والهدايا الثمينة التي بلغ قدرها ملايين الروبيات[13]، وأرسل السلطان في الأعوام التالية مئات الآلاف من الروبيات لإنفاقها على أهالي مكة والعلماء والمشايخ[14].

---

(9) أبو الفضل بن المبارك الناگوري، **مكتوبات علامي** (لكهنؤ: دار منشي نول كشور، 1863)، ص 34-39. (بالفارسية)

(10) منصب يعادل «وزير الأوقاف» في العصر الحالي.

(11) رادهي شيام، **أورنگ زيب** (الله آباد: مطبعة الهند، 2000)، ص 308. (بالهندية)

(12) محمد ساقي مستعد خان، **مآثر عالمگيري**، ترجمة مولوي محمد فدا علي طالب (حيدر آباد: الجامعة العثمانية، 1932)، ص 96. (بالفارسية). و«خِلعة أو خِلعة سلطانية» فتعني الملابس التي كان السلاطين المسلمون ينعمون بها على الوزراء والأمراء والسفراء ...إلخ في مناسبات دينية أو اجتماعية أو سياسية، مثلًا عند الاستقبال أو الوداع ...إلخ، والقصد هنا أن السلطان منحه الخلعة عند وداعه لرحلة الحج، وبذلك سميت تلك الخلعة «خلعة الوداع».

(13) شيام، ص 310.

(14) محمد ذكاء الله، **تاريخ هندوستان**، ج 8 (عليگره: مؤسسة البحوث والطباعة، 1917)، ص 468. (بالأردية)

منذ عام 1105هـ/ 1694م، بدأ يقلّ اهتمام السلطان أورنگ زيب بأشراف مكة، وبإرسال الأموال إليهم من أجل إنفاقها على المصالح العامة، وذلك بسبب وصول الأخبار الأكيدة عن قيام أشراف مكة بإنفاق الأموال كلها المرسلة إليهم وادخارها، وعدم إنفاقها على أهالي مكة والمدينة وعلى العلماء، وعلى المسجد الحرام أو المسجد النبوي[15]. وطبقًا للمؤرخ الدرباري، عندما علم السلطان بسوء استغلال شريف مكة وأعوانه تلك المعونات المالية، بدأ يرسلها من طريق الحجاج الكرام والتجار مع نصيحة خاصة بتوزيعها بين أهالي مكة والمدينة سرًا من دون علم أشراف مكة بذلك، وأمر بوقف إرسال الأموال والهدايا إلى الأشراف من خلال «السفارات المتبادلة»[16].

في ضوء ما ورد سابقًا، كان الهدف الرئيس لدى السلاطين المغول من إرسال الأموال الكثيرة والهدايا الفخمة إلى الحرمين الشريفين وتقديم جميع التسهيلات للحجاج المسافرين إلى مكة، يكمن في تحقيق المقاصد الدينية والدنيوية. ولا ريب في أن ذلك الأمر ساهم، بطبيعة الحال، في توثيق العلاقات بين الهند المغولية والحجاز إبان تلك الفترة التاريخية، إلا أن اهتمام السلطان أكبر بترتيب رحلات الحج على نفقة الإدارة المغولية كانت له دوافع سياسية واضحة، فكان يريد بذلك أن يكون ندًّا للسلاطين العثمانيين في رعاية شؤون الحج والحجاج من شبه القارة الهندية والمناطق الشرقية الأخرى، وأن يكون هو الآخر خليفة للمسلمين في مقابل العثمانيين. على أنه لما لم يتمكن من ذلك، ألغى السلطان ترتيب رحلات الحج الرسمية في ما بعد، وإن استمر في إرسال أمير الحج مع قوافل الحج الهندية، وإرسال الأموال والهدايا لإنفاقها على المصالح العامة. وسار على سياسته تلك جميع الأباطرة المغول في ما بعد. وفي الواقع، كان والده السلطان نصير الدين همايون (Humayun) (ت. 962-963هـ/ 1555-1556م) قد تبنّى تلك السياسة عندما أرسل رسالته إلى السلطان سليمان القانوني، التي سوف ندرسها في المحور الآتي.

---

(15) *Letters of Aurangzebe*, Jamshid H. Bilimoria (trans.), Letter no. CLXXIV (Bombay: Charge Printing Press, 1908), pp. 166-168.

(16) مستعد خان، ص 384-385.

ثانيًا: علاقة السلاطين المغول بالإدارة العثمانية في الحجاز

مثّل عام 963هـ/ 1556م بداية العلاقات الدبلوماسية بين المغول في الهند والدولة العثمانية، وذلك عندما كتب السلطان همايون أول رسالة إلى السلطان سليمان القانوني، جاء فيها: «يسرني ويسعدني أن أقدّم أسمى آيات التهاني والتبريكات لجلالة الملك وصاحب الخلافة العظمى، معزّ الإسلام وموحّد دعائمه. واسمكم محفور ومطبوع على ختم الشرف والرفعة والعظمة، فقد بلغت الخلافة في عهدكم أوج مجدها وكمالها. وأرجو أن تدوم الخلافة في رعايتكم للأبد. والحمد لله الذي فتح علينا أبواب الفتح والنصر بكرمه ولطفه وتوفيقه، وشرّفني مرة أخرى أن وصلت إلى عرش السلطنة وعرش الخلافة في ممالك السند والهند، وإن عظمة تلك الخلافة والسلطنة وفخامتها وروعتها تضاهي سلطنة السلطان سليمان القانوني»(17). يتضح من هذه الرسالة أن السلطان همايون اعترف جزئيًا بخلافة سليمان القانوني «خليفةً متحليًا بالصفات العالية»، و«محسن عرش الخلافة»، في حين يذكّره أيضًا بأن عرش الخلافة لبلاد الهند والسند زُيّن بوصول السلطان همايون إلى ذلك العرش الذي يضاهي عرش خلافة الدولة العثمانية.

منذ ذلك الوقت، بدأ تبادُل السفارات بين الطرفين؛ ما أسهم في تقوية العلاقات الدبلوماسية بينهما، ولا سيما في عهد السلطان شاه جهان، الذي بعث سفيره مير ظريف إلى إسطنبول في عام 1637، وفي المقابل أرسل السلطان مراد الرابع (1032-1050هـ/ 1623-1640م) سفيرَه أرسلان آغا في عام 1639، وقد بقي ذاك السفير في دهلي (دلهي) حتى وفاة السلطان مراد الرابع في عام 1050هـ/ 1640م. وإبّان وصول السفير العثماني السيد محي الدين المبعوث من جانب السلطان محمد الرابع في عام 1649، استقبلته الإدارة المغولية بحفاوة بالغة، وذلك وفقًا لتوجيهات السلطان شاه جهان نفسه؛ وقد امتدت مظاهر الاحتفاء والتكريم بدايةً من مدينة سورات الساحلية مرورًا بمدن برهانبور (Burhanpur)،

(17) Joseph de Hammer, «Memoir on the Diplomatic Relations between the Courts of Dehli and Constantinople in the Sixteenth and Seventeenth Centuries,» *Transactions of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland*, vol. 2, no. 1 (1829), p. 476.

ومالوه (Malwa)، ومندو إلى أن وصل إلى دهلي حيث حظي بالكرم والضيافة خلال مدة إقامته. ثم وصل الوفد الدبلوماسي العثماني في عام 1653 يرأسه ذو الفقار خان شقيق صالح باشا، الصدر الأعظم (ت. 1055-1057هـ/ 1645-1647م)، واستقبله السلطان شاه جهان استقبالًا حافلًا ومميزًا، وقد بقي الوفد المرافق له في دهلي مدة ستة أشهر إلى أن غادروها في آب/ أغسطس 1654[18].

مع ذلك، كان موقف السلاطين المغول حيال العثمانيين يتباين من سلطان إلى آخر. فكانت مظاهر الصداقة والود في الغالب تحمل طابع الخصومة والغيرة بين الطرفين[19]. وتعدّت تلك الخصومة والغيرة إلى العداء السافر في عهد السلطان أكبر الذي لم يغيّر سياسة والده فحسب، بل أظهر العداء الصريح تجاه العثمانيين، سواء في ما يتعلق بالتحالف مع الفرس أم في ما يتعلق بشؤون الحرمين الشريفين. وطبقًا لبعض الباحثين، كانت تلك السياسة الأكبرية قائمة على سياسة حقيقية، وأضافوا أن السلطان أكبر كشف النقاب عن البراغماتية السياسية والفطنة الدبلوماسية لدى العثمانيين[20].

في الواقع ظهرت تلك الخصومة والغيرة لدى العثمانيين في بداية الأمر؛ إذ إن تلك الرسالة من السلطان همايون لم تلقَ استحسانًا لدى الدولة العثمانية ومستشاريها، ومن ثم بقيت غير معترف بها. كما لم يهتم السلاطين العثمانيون بإرسال رسالة تهنئة عرفية عند جلوس السلطان المغولي الجديد على عرش الهند. وفي الأعوام اللاحقة، بقي السلطان أكبر أيضًا غير مبالٍ بالعثمانيين، في حين حافظ على تبادل السفارات والرسائل مع الأوزبك في آسيا الوسطى والصفويين، ولم يبذل أي محاولة في إيجاد أي نوع من العلاقات الدبلوماسية والسياسية بالعثمانيين. وكانت ردّة الفعل الأولى التي تلقّاها السلطان أكبر من العثمانيين

(18) Naimur Rahman Farooqi, *Mughal-Ottoman Relations: A Study of Political & Diplomatic Relations between Mughal India and the Ottoman Empire, 1556-1748* (New Delhi: Idarah-i-Adabiyat-i-Delli, 1989), pp. 26, 28-29, 32, 34.

(19) حول العلاقات الدبلوماسية بين الطرفين في عهود أباطرة المغول، يُنظر: Ibid., pp. 462-486

(20) Riazul Islam, *Indo-Persian Relations: A Study of the Political and Diplomatic Relations between the Mughal Empire and Iran*, Sources of the History and Geography of Iran 32 (Tehran: Iranian Culture Foundation, 1970), p. 82.

تمثل في ذلك التعامل المشين الذي وجده أفراد الأسرة المغولية من السلطات العثمانية في أثناء إقامتهم في الحرمين الشريفين، وأدى ذلك إلى تفاقم العداء بين الطرفين. وقبل أن ندرس تلك الوقائع في ضوء الوثائق العثمانية، يجدر بنا أن نلقي الضوء على طموحات السلطان أكبر السياسية.

من المعلوم تاريخيًا أن معظم الحكام المسلمين منذ وقت مبكر كان يحرص على رعاية شؤون الحرمين الشريفين عن طريق إرسال الإعانات المالية الكبيرة، وإنشاء مساكن ورُبط ونُزل للحجاج الفقراء، وتقديم المساعدات المالية لقوافل الحج التي تنطلق من أراضيهم، من أجل إضفاء الشرعية على حكمهم في نظر المسلمين. وكتب بعض الباحثين على نحو مثير للإعجاب، كيف عمد العثمانيون إلى إضفاء الشرعية على حكمهم ودمج إمبراطوريتهم في الدين من خلال حماية الحجاج ورعاية قوافلهم، وإبقاء الحرمين الشريفين تحت سيادتهم مع توفير التسهيلات كلها لجميع المسلمين القادمين إلى الحرمين الشريفين بغرض أداء مناسك الحج والعمرة[21].

من ثم، كان السلطان أكبر غير مستثنى من تلك القاعدة، وبناء عليه، وبموجب توجيهاته بُني مسكن للحجاج في مكة على نفقته الخاصة[22]. وفي حوزتنا دلائل تفيد أنه حاول محاولة جادة في تلك الفترة تقديم نفسه على أنه خليفة المسلمين في مواجهة مباشرة ومخالفة للمطالبة العثمانية بالخلافة على جميع المسلمين. وكان وزيره ومستشاره أبو الفضل بن مبارك اليماني الناگوري العلامي (Abu'l-Fazl ibn Mubarak) (ت. 1011هـ/ 1602م) قد قدّم حججًا قاطعة لمصلحة ادّعائه بالسلطة الدينية والدنيوية في العالم[23]. وفي عام 986هـ/ 1579م، حاول أكبر أن يصلّي بالناس صلاة الجمعة ويخطب فيهم تقليدًا للخلفاء العباسيين[24]. وانطلاقًا من تلك

(21) يُنظر: Suraiya Faroqhi, *Herrscher über Mekka: Die Geschichte der Pilgerfahrt* (Munich: Artemis Verlag, 1990), chapters: 2, 3, 4, 5.

(22) Ibid., p. 131.

(23) *The Akbar Nama of Abu-L-Fazl*, vol. II, pp. 197, 207, 421; Ibid., vol. III, p. 72.

(24) Ahmad, vol. 2, p. 520; *The Akbar Nama of Abu-L-Fazl*, vol. III, pp. 395-396; Badauni, vol. 2, pp 226-227.

الرؤية، كانت سياسته حيال رعاية قوافل الحج وإرسالها على نفقة الدولة، التي كانت وفقًا لبعض المؤرخين المعاصرين على غرار قوافل الحج من مصر وسورية[25]، خطوة أخرى في ذلك الاتجاه، وكانت تمثل تهديدًا واضحًا ومباشرًا لشرعية الدولة العثمانية واحتكارها تنظيم قوافل الحج ورعاية شؤونها الإدارية والمالية، ومن ثم، كان من غير الممكن أن تتجاهله الدولة العثمانية وسلطاتها في الحرمين الشريفين.

ازدادت تلك المخاوف والتحفّظات لدى السلطات العثمانية حينما وصلت قافلة السيدات المغوليات للمشاركة في أداء شعائر الحج في عام 984هـ/ 1577م. وحين وصلت أربع قوافل حج هندية أخرى محمّلة بالصدقات والهدايا الفخمة، أرسلتها الإدارة المغولية لتوزيعها على أشراف مكة والمدينة بين عامي 984-987هـ/ 1577-1580م. أقامت السيدات المغوليات ورفاقهن في الحجاز مدة أربعة أعوام، وقمن بأداء مناسك الحج أربع مرات قبل أن يعُدن إلى الهند في عام 989هـ/ 1582م. وكذلك طالت إقامة عدد كبير من الحجاج بمن فيهم المجاورون من العلماء والصوفية والطلاب في تلك الفترة، وازدادت نشاطاتهم الدينية والاجتماعية في الحرمين، ما أقلق السلطات العثمانية، ولا سيما نشاطات أفراد قافلة السيدات المتمثلة في توزيع الأموال والصدقات بسخاء على الجميع، لكنها لم تكن تستطيع إجبار الحجاج الهنود المقيمين على مغادرة مكة، ومن هنا، بحثت عن الذرائع لتحقيق أهدافها السياسية والدينية معًا.

لحسن الحظ، لدينا بعض الوثائق العثمانية التي لا تكشف تلك الأسباب التي دفعت السلطان أكبر إلى وقف إرسال قوافل الحج على نفقة الدولة فحسب، بل تبدّد أسباب عزلة أكبر عن السلطات العثمانية في الحجاز أيضًا. ونجد في تلك الوثائق إشارات متكررة إلى القوافل المغولية، ولا سيّما تلك التي وصلت خلال الفترة 984-987هـ/ 1577-1580م، إضافة إلى إقامة طويلة للسيدات المغوليات والمرافقين لهن خلال وجودهن في الحرمين. وذكر تلك الصدقات والأموال، وتلك الإشارات كلها، مما لا شك فيه، يوثّق أخبارًا عن تلك القوافل وعن الإعانات المالية التي أرسلها السلطان أكبر.

---

(25) Ahmad, vol. 2, p. 472.

هذه الوثائق هي ستة فرمانات أصدرت بتوجيهات السلطان مراد الثالث (982-1003هـ/ 1574-1595م) وأوامره، وتغطي فترة زمنية تقارب عشرة أعوام خلال الفترة 985-995هـ/ 1578-1588م. تتناول خمسة منها نشاطات الحجاج الهنود في مكة، بما في ذلك وجود السيدات المغوليات ونشاطاتهن ومرافقيهن، في حين يشير الفرمان السادس إلى وجود تحالف مزعوم بين السلطان أكبر مع البرتغاليين من أجل الغزو المشترك المقترح على موانئ اليمن. يتطابق الفرمانان الأول والثاني تطابقًا تامًا مع بعض التعديلات الطفيفة، وجرى توجيههما إلى السلطات التركية في الحرمين الشريفين[26]. أما الفرمانات الثلاثة الباقية، فعبارة عن الرسائل أو المراسيم الإمبراطورية الصادرة إلى شريف مكة[27]، والفرمان الأخير أُرسل إلى حسن باشا، الذي تولّى منصب الحاكم العام لليمن في عام 974هـ/ 1567م. وقد أُصدرت الفرمانات الخمسة الأولى بموجب التقارير المقدّمة للبلاط العثماني من مسيح باشا، الحاكم العام لمصر (904-906هـ/ 1499-1501م)، في حين يصف الفرمان السادس ردات فعل السلطان العثماني على البلاغ الرسمي لحسن باشا بشأن الغزو الوشيك من السلطان أكبر لموانئ اليمن العثمانية. وتوجد النسخة الأصلية لجميع تلك الوثائق في الأرشيف الوطني التركي في إسطنبول[28]. ويمكن ذكر أهم الموضوعات المتعلقة بالحجاج والمجاورين الهنود، إضافة إلى السيدات المغوليات، التي جرى تناولها في تلك الفرمانات في النقاط الآتية:

• وصول عدد كبير جدًا من الحجاج الهنود وإقامتهم الطويلة في جوار الحرم المكي.

---

(26) تم إصدار الفرمان الأول في 19 شعبان 986هـ، الموافق 21 تشرين الأول/ أكتوبر 1578م، في حين لا يحمل الفرمان الثاني تاريخ إصداره أو تسليمه، ويفترض أنه أُصدر مع الفرمان الأول، يُنظر: Naimur Rahman Farooqi, «Six Ottoman Documents on Mughal-Ottoman Relations During the Reign of Akbar,» *Journal of Islamic Studies*, vol. 7, no. 1 (January 1996), pp. 37-39.

(27) أُصدر الفرمان الثالث في 25 ذي الحجة 987هـ، الموافق 13 شباط/ فبراير 1580م. والفرمان الرابع في 19 محرم 988هـ، الموافق 16 آذار/ مارس 1580م. والخامس في 14 رجب 988هـ، الموافق 26 آب/ أغسطس 1580م، يُنظر: Ibid., pp. 39-41.

(28) درس نعيم الرحمن فاروقي تلك الفرمانات دراسة مستفيضة، واستفدنا من تلك الدراسة واستعنا بها، يُنظر: Ibid., pp. 32-48

• قيام عدد كبير منهم بمجاورة الحرمين المكي والمدني.

• إرسال السلطان أكبر الأموال والصدقات من أجل توزيعها على الناس.

• قيام مرافقي السيدات المغوليات بتوزيع الأموال والصدقات في الحرمين المكي والمدني.

• انغماس السيدات المغوليات ومرافقيهن في ممارسة بعض النشاطات غير الشرعية.

بناءً عليه، أمر السلطان مراد الثالث في فرماناته الخمسة موظفي السلطات العثمانية وشريف مكة بعدم السماح للحجاج الهنود بالسكن قرب الحرمين المكي والمدني والمجاورة فيهما، وكذلك أمرهم بترحيل قوافل الحجاج الهنود بما فيها قافلة السيدات المغوليات فورًا بعد الانتهاء من أداء مناسك الحج، وذلك تحت ذريعة أنهم أصبحوا مصدرًا لقلق أهالي الحرمين الشريفين، فضلًا عن كونهم سببًا رئيسًا لنقص المؤن والمواد الغذائية لأهالي مكة والمدينة[29]. وجاء في الفرمانين الثالث والرابع أن سجل القضايا يفيد أن الصدقات المرسلة من دولة فخامة السلطان جلال الدين أكبر، أيّده الله، يتم توزيعها في الحرم الشريف، وكذلك يفيدنا أن السيدات المغوليات والجماعة المرافقة لهن وعددًا كبيرًا من الحجاج الذين جاؤوا من الهند لا يزالون مقيمين في مكة المكرمة بعد أداء مناسك الحج والعمرة، وأن تلك الجماعة تمارس بعض النشاطات غير الشرعية، ولأن تلك النشاطات تخالف الشريعة الإسلامية، فلا أسمح لهم بممارستها، وبناءً عليه، من الضروري جدًا، وقف توزيع تلك الصدقات في الحرم الشريف، التي أرسلها السلطان أكبر. ولن يسمح لأحد من الحجاج الهنود، سواء السيدات المغوليات أو أي شخص آخر من خدّامهن ومرافقيهن، أن يبقى في الحرمين الشريفين فترةً أطول مما هو مطلوب بعد قيامهم بأداء شعائر الحج، وأنه يجب اتخاذ الإجراءات المناسبة لمنع أي شخص من ممارسة أي نشاط يتنافى مع الشريعة[30].

---

(29) Ibid., pp. 37-39.

(30) Ibid., pp. 39-40.

تقدّم الفرمانات الخمسة دلائل مثيرة حول طبيعة العلاقات المغولية – العثمانية خلال عهد السلطان أكبر. ولعل من الملائم أن نشير هنا إلى أن جميع الحوليات المغولية المعاصرة يمدنا بمعلومات مفصّلة عن رحلات السيدات المغوليات إلى الحج، وبمعلومات مستفيضة أيضًا عن قوافل الحج التي كانت ترتّبها الإدارة المغولية بتوجيه السلطان أكبر وأوامره، لكن لم يلمّح أي من تلك المصادر إلى نشاطات الحجاج الهنود خلال وجودهم في مكة أو المدينة المنورة. وقد يمكن وصف المعلومات المتوافرة في تلك الوثائق بأنها مجرد اتهامات ومزاعم كاذبة وُجّهت إلى الحجاج الهنود، بمن فيهم أفراد الأسرة المغولية، بشأن نشاطاتهم غير الشرعية في مكة المكرمة. ويبدو أن السلطات العثمانية عمدت إلى إشاعتها وترويجها من أجل اتخاذ الإجراءات اللازمة والسريعة بشأن ترحيل القوافل الهندية بما فيها قافلة السيدات المغوليات.

أبدى المؤرخ الدرباري رأيه، قائلًا إن السيدات المغوليات غادرن الحجاز قسرًا، في حين كتب مؤرخ درباري آخر أنهن فعلن ذلك وفقًا لرغبة السلطان أكبر[31]. ومع ذلك، نستطيع القول إنه لم يحدث ذلك برغبة أكبر ومطالبته إياهن، إنما اضطرت الأميرات إلى المغادرة بالأوامر السلطانية العثمانية، وتؤكد ذلك تلك الفرمانات توكيدًا تامًا أنهن أُجبرن على مغادرة مكة في عام 987هـ/ 1580م. وفي وقت لاحق، تعرّضت تلك السيدات أيضًا للإهانات من حاكم اليمن العثماني في أثناء إقامتهن في تلك المدينة في طريق عودتهن إلى الهند[32]. ويبدو أن التعامل الغليظ والسلوك غير المهذب الذي لقيته السيدات المغوليات من السلطات العثمانية في الحجاز وعدن، إضافة إلى وصول أخبار عن حظر توزيع الصدقات المغولية في الحرمين الشريفين، أدّيا إلى استياء السلطان أكبر استياءً كبيرًا، وكان ذلك كافيًا لإثارة حفيظته، ومن ثمّ وقف إرسال قوافل الحج والصدقات على نفقة الدولة.

في ضوء الحوادث المذكورة، يمكن وضع تلك المعلومات المتوافرة في الفرمان السادس الصادر في غرة ربيع الأول 996هـ، الموافق 20 كانون

---

(31) *The Akbar Nama of Abu-L-Fazl*, vol. III, pp. 568-569.

(32) Ibid., 670.

الثاني/ يناير 1588م في سياقها التاريخي الصحيح[33]. لم تكن محاولة أكبر لإيجاد تحالف معادٍ للعثمانيين، كما هو مقترح في تلك الوثيقة، جديدة؛ إذ سبق له أن قام بمغامرة مماثلة في عام 989هـ/ 1582م، وكذلك كان رد أكبر على المبادرات الدبلوماسية للحاكم العثماني في اليمن معاديًا. كما رفض السلطان أكبر في عام 993هـ/ 1586م اقتراح عبد الله خان الأوزبكي إيجاد تحالف مغولي - أوزبكي - عثماني مشترك ضد الدولة الصفوية في فارس. وكان العداء البرتغالي تجاه العثمانيين أيضًا مستمرًا منذ فترة طويلة.

من هنا، فإن المحاولة البرتغالية لإيجاد تحالف معادٍ مع المغول ضد العثمانيين لا يثير الدهشة. وهناك دلائل على أن السلطان أكبر في تلك الفترة كان يتراسل بحماسة مع نائب الملك البرتغالي في گوا. وكان المبعوث المغولي يقيم أيضًا في گوا منذ تشرين الأول/ أكتوبر 991هـ/ 1584م إقامة مستمرة. ويبدو أن الإقامة الطويلة غير المعتادة للمبعوث المغولي في گوا ساهمت في ترويج الشائعات ونشرها حول احتمال وجود تحالف مغولي - برتغالي ضد العثمانيين. ومن هنا، أبلغ الجواسيس العثمانيون تلك الإشاعة إلى السلطات العثمانية، فذكرها السلطان مراد الثالث في ذلك الفرمان. وفي الوقت نفسه، تقريبًا في 994هـ/ كانون الأول/ ديسمبر 1587م، وصلت أخبار عن وصول أسطول برتغالي بقصد غزو موانئ اليمن وإثيوبيا والحجاز، وعن أسر القبطان البرتغالي دوكوندو بيرينو (Dokondo Pirino) ورفاقه التسعة. وهذا ربما يفسر استجابة السلطان العثماني مراد الثالث القلقة لتقرير الجواسيس العثمانيين، وينعكس قلقه إزاء الحملة المغولية - البرتغالية المتوقعة ضد اليمن انعكاسًا تامًا في ذلك الفرمان. لكن المفارقة العجيبة هي أن المصادر البرتغالية والمغولية لم تعطِ أي اهتمام لذلك السيناريو. حتى في وقت لاحق، لم تقدّم الوثائق العثمانية أي دليل على التطور اللاحق لتلك القضية. ولا يبدو أنه صار بينهما حلف أو تعاهد في ما بينهما ضد الدولة العثمانية، وفي الواقع فإن ذلك الغزو المتوقع لم يحدث قط[34].

(33) Farooqi, «Six Ottoman Documents,» pp. 41-42.

(34) Ibid., p. 48.

رأينا كيف حاولت الدولة المغولية أن تحصل على مكانة سياسية ودينية في الحرمين الشريفين بوساطة تنظيم قوافل الحج سنويًا على حساب الدولة، إضافة إلى إرسال الأموال والهدايا من أجل توزيعها على أشراف مكة وأهاليها وعلى العلماء والصوفية وغيرهم، وأرادت بذلك أن تضاهي الدولة العثمانية في الحصول على الشرعية الدينية والسياسية في الهند والحجاز، لكن السؤال الذي يطرح نفسه هو، هل تمكّنت من حماية الحجاج والسفن التجارية من التعرض لأخطار القرصنة البرتغالية؟ وكيف كان موقف السلاطين المغول من وجود البرتغاليين ونشاطاتهم السياسية والعسكرية في المناطق الهندية الساحلية؟ وما هي السبل والوسائل التي اختارتها الإدارة المغولية لمرور قوافل الحج والسفن التجارية عبر الطرق البحرية بأمن وسلام؟ وفي الصفحات الآتية سوف نبحث في الإجابة عن تلك الأسئلة من خلال إلقاء الضوء على المشكلات والتحديات التي كانت تواجهها الدولة المغولية في تلك الجبهة من أجل توفير الطريق الآمنة للحجاج والتجار الهنود.

لدينا حالتان مختلفتان لتقويم دور المغول وجهودهم في توفير الطرق البحرية والبرية الآمنة للحجاج والتجار في فترة الدراسة، تتعلق الحالة **الأولى** بالعنف والقرصنة البحرية البرتغالية على طول الساحل الغربي والشرقي للهند، وتحتوي على وقائع تاريخية مهمة عن موقف السلاطين المغول من البرتغاليين ونشاطاتهم التجارية والقرصنة. أما الحالة **الثانية**، فتركّز على الأخطار وأعمال العنف التي كان يتعرض لها الحجاج والتجار في الطرق البرية عبر الأراضي الصفوية.

ثالثًا: موقف الدولة المغولية من البرتغاليين بشأن الطريق البحرية لرحلات الحج والتجارة

كان التجار والحجاج من شبه القارة الهندية ومناطق جنوب آسيا منذ قديم الزمان يسلكون المسار البحري لرحلاتهم إلى جدة، ومن أهم الموانئ في شبه القارة الهندية في عصر الدولة المغولية، التي كانت سفن الحج والتجارة تنطلق منها، تقع في كاليكوت في مقاطعة مالابار، وسورات وديو (Diu) في ولاية گجرات، وفي ما بعد أصبحت مدينتا بومباي (Bombay) وكراتشي (Karachi) من

أهم الموانئ التجارية والدينية، ولا سيما في عصر الاستعمار البريطاني[35]. ومع ذلك، منذ مستهل القرن العاشر الهجري تغيّرت الأوضاع السياسية في الشرق والغرب تغيّرًا كبيرًا، وهدّدت التغيّرات في النظام الدولي بوقف جميع الطرق والمسارات البحرية والبرية التي كان الحجاج الهنود يستخدمونها للوصول إلى الجزيرة العربية والخليج من شبه القارة الهندية.

بات بروز الهيمنة البرتغالية في البحار الهندية أشد خطرًا على جميع الدول المطلّة على المحيط الهندي والبحر الأحمر والخليج إبان تلك الفترة التاريخية. وبحلول عام 921هـ/ 1515م، استولى البرتغاليون على معظم الموانئ المهمة الواقعة في هذه المناطق الساحلية، حتى إن الهيمنة البرتغالية بدأت تشكّل خطرًا حقيقيًا على الحرمين الشريفين؛ ففي عام 920هـ/ 1514م، على سبيل المثال، وضع ألفونسو دي ألبوكيرك (Afonso de Albuquerque) (857-921هـ/ 1453-1515م)، نائب الملك للمستعمرة البرتغالية في الهند، خطة لغزو مكة المكرمة. وفي رسالته الموجّهة إلى الملك دوم مانويل (Manuel I) (900-927هـ/ 1495-1521م) كتب: «يجب أن تكون خطوتنا الأولى نحو السيطرة الكاملة على ميناء مصوع وتأمينه كقاعدة عسكرية برتغالية لغزو المناطق الخارجية المجاورة له، ولو نجحنا في ذلك لقمنا بضمان الإمدادات والمؤونات لقواتنا، حيث إن هذا المكان يُعدّ من أهم الموانئ التجارية والاقتصادية، وبعد إنجاز هذه الأمور سيكون الوقت قد حان للتفكير في غزو جدة ومكة والسويس والسيطرة عليها، ولأنه يوجد لدينا الكثير من الخيول في أراضي جون برستر، ومن ثم، سيكون الأمر سهلًا لخمسمئة من الفرسان البرتغاليين أن يصلوا إلى جدة، ومنها إلى مكة لتدميرها وتحويلها إلى رماد، وذلك خلال يوم واحد فقط»[36].

لما كان هدف البرتغاليين الرئيس يكمن في قطع طرق التجارة القديمة التي

---

(35) John Slight, «The Hajj and the Raj: From Thomas Cook to Bombay's Protector of Pilgrims,» in: Venetia Porter & Liana Saif) eds.), *The Hajj: Collected Essays* (London: The British Museum, 2013), pp. 115-121.

(36) Frederick Charles Danvers, *The Portuguese in India: A.D. 1481-1571*, vol. 1 (London: Frank Cass & Co., 1966), p. 305.

كانت تنطلق من الهند عبر الخليج العربي والبحر الأحمر إلى مدن بلاد الشام ومصر وإلى حوض البحر الأبيض المتوسط، أدى ذلك الأمر، بطبيعة الحال، إلى تشكيل خطر كبير على رحلات الحج من شبه القارة الهندية. وطبقًا لبعض المؤرخين، بعدما استقر للبرتغاليين الأمر في بعض الموانئ في جنوب الهند مثل كوتشي[37] وكَنْوَر وغيرهما[38]، وتمكّنوا من السيطرة على التجارة فيها، فرضوا بعض القوانين الصارمة على التجار المحليين والوافدين، ومنها الحصول الإجباري على جواز مرور (Cartaz)[39] في مقابل دفع رسوم مرتفعة للإدارة البرتغالية، وفي حالة عدم الحصول عليه، كانت تلك السفن تتعرض لعمليات قرصنة وقتل المسافرين فيها في أعالي البحار[40].

مع ذلك، فإن الحصول على جواز المرور لم يكن يضمن للسفن السفر الآمن؛ إذ كثيرًا ما كانت السفن البرتغالية تهاجمها، خصوصًا سفن الحجاج تحت ذرائع وحجج عدة[41]. وحقيقة الأمر، إن التخلف لدى الهنود في التكنولوجيا البحرية وعدم المعرفة العلمية بالتطورات في مجال الأدوات الحربية البحرية والأسلحة النارية جعلهم غير قادرين على التعامل مع العدوان البرتغالي الذي أورث فيهم الخوف واليأس والاستسلام.

في أي حال، كان السلطان أكبر يعتبر أول سلطان مغولي أخذ مسألة المخاطر والقرصنة البرتغالية في طريق الحج البحرية من الهند على محمل الجد. ومكّنه

(37) كوتشي (Kochi) أو كشي من مدن المالابار الساحلية المهمة، امتاز راعيها بصلته القوية بالبرتغاليين منذ عهد مبكر لدخولهم المالابار، يُنظر: أحمد زين الدين المعبري المليباري، **تحفة المجاهدين في أحوال البرتغاليين**، تحقيق وتقديم وتعليق محمد سعيد الطريحي (بيروت: مؤسسة الوفاء، 1985)، ص 198-199.

(38) كَنْوَر أو كَنَنْوَر تُعد من المدن المالابارية المهمة في شمال المالابار على ساحل بحر العرب، لها توابع كثيرة من القرى والأرياف، وتمتاز بوجود عدد كبير من المسلمين فيها، يُنظر: المرجع نفسه، ص 199.

(39) لمزيد من التفصيلات عن نظام جواز المرور إبان تلك الفترة التاريخية، يُنظر: Michael Naylor Pearson, *Merchants and Rulers in Gujarat: The Response to the Portuguese in the Sixteenth Century* (Berkeley & Los Angeles: University of California Press, 1976), pp. 39-41, 52.

(40) المليباري، ص 250.

(41) Pearson, pp. 39-52.

غزو إمارة گجرات في عام 980هـ/ 1573م من مراقبة نشاطات البرتغاليين عن كثب، كما أظهر له حجم الخطر البرتغالي الذي أصيب به السلطان شخصيًا عندما ترددت سيدات مغوليات من حرمه في الذهاب إلى الحج كما يرغبن. وأصبح الوضع خطِرًا إلى درجة أن أحد علماء بلاطه أصدر فتوى بأن الحج ما عاد إلزاميًا لمسلمي الهند بسبب الاضطهاد الذي يتعرض له الحجاج من الفرس عند مرورهم بأراضٍ إيرانية، ومن البرتغاليين في حالة قيامهم برحلة الحج من طريق البحر[42]. إذًا، كان من الضروري اتخاذ إجراء حاسم وفوري، لكن ما الإجراء الذي كان يمكن السلطان أكبر أن يتخذه، إذا أخذنا في الاعتبار أنه لم يكن باستطاعته تهديد البرتغاليين على نحو كافٍ؟ وأيضًا بسبب افتقاره إلى القوة البحرية، يكاد يكون من المستحيل القضاء عليهم بالقوة البرية وحدها. ولأن سلامة الحجاج والتجار الهنود كانت تعتمد إلى حد بعيد على حسن نيات البرتغاليين، فإن إيجاد السلام مع البرتغاليين كان الطريقة الوحيدة أمام السلطان للعمل على ذلك، على الأقل في الوقت الذي لم يكن لديه إمكان واسع لاتخاذ موقف صارم ضدهم.

بناءً عليه، وُقّعت معاهدة سلام بين الطرفين في عام 980هـ/ 1573م، وبموجبها تعهّد المغول بعدم إيواء قراصنة مقاطعة مالابار العدو التقليدي للبرتغاليين وتقديم أيّ مساعدة لهم، العدو التقليدي للبرتغاليين، في حين وافق البرتغاليون بدورهم على منح جواز مرور مجاني لإبحار سفن مغولية إلى البحر الأحمر كل عام[43]. وتؤكد تلك المعاهدة عجز المغول عن مواجهة القوة البرتغالية البحرية المتفوقة، التي تعادل أيضًا الاعتراف المغولي بالهيمنة البرتغالية في البحار الهندية. وطبقًا لكلام بعض الباحثين «كان ذلك الاعتراف الصريح من السلطان المغولي ضررًا بالغًا بكرامته وكبريائه»[44]. وعلى الرغم من تلك المعاهدة المهينة، فإن اضطرابات حركة المرور في رحلات الحج استمرت من دون هوادة[45]. ففي

(42) أصدرها الملا عبد الله السلطانبوري مخدوم الملك في البلاط الأكبري، يُنظر: Badauni, vol. 2, p. 206.

(43) Pearson, p. 83; Danvers, p. 4.

(44) Ibid.

(45) Vincent Arthur Smith, *Akbar the Great Mogul: 1542-1605* (Delhi: S. Chand, 1958), p. 145.

عام 982هـ/ 1575م، اضطرت الأميرة گلبدن بيگم، عمة السلطان أكبر، إلى التنازل عن ملكيتها في قرية بوتسار الواقعة في گجرات لمصلحة البرتغاليين، من أجل الحصول على جواز مرور منهم لرحلتها إلى مكة. وسُمح لها بالإبحار بعد عام[46]، ومع ذلك احتجز البرتغاليون قافلتها في ميناء سورات[47]. وعلى أي حال، تمكّن والي سورات في الوقت المناسب من الحصول على الإذن اللازم من البرتغاليين للإبحار بأمان، ومع ذلك تأخرت تلك الرحلة عامًا كاملًا[48]. وبذلك، أثبت البرتغاليون مرةً أخرى سيطرتهم الكاملة على الطريق البحرية إلى مكة.

قام السلطان أكبر بعدد من المحاولات لكسر الاحتكار البرتغالي على طريق الحج، ففي عام 987هـ/ 5801م كلّف الأمير قطب الدين خان بشنّ الغارات على الجيوب البرتغالية والسيطرة عليها. وأمر الإدارة المغولية في ولايتي گجرات ومالوه بتقديم جميع المساعدات المعنية إليه والعمل تحت قيادته، وأبلغ أيضًا حكام الإمارات الإسلامية الجنوبية المستقلة أن القوات المغولية المركزية أُرسلت إلى تلك المناطق من أجل شنّ الهجمات ضد البرتغاليين والقضاء عليهم والسيطرة على أماكن وجودهم، لأنهم باتوا حجر عثرة في طريق الحجاج إلى الحجاز[49]. وعلى الرغم من إصدار تلك الأوامر إلى الحكام الجنوبيين من أجل التعاون مع الجيش المغولي، فإن الحملة فشلت، واضطر الأمير قطب الدين خان إلى الانسحاب بخسائر فادحة[50]. وعلى الرغم من صعوبة التحديات، فإن حلم

(46) Badauni, vol. 2, p. 216; Gulbadan Begum, *The History of Humāyūn (Humāyūn-nāma)*, A. S. Beveridge (trans.) (London: Royal Asiatic society, 1902), p. 72.

(47) Gulbadan Begum, *The History of Humāyūn (Humāyūn-nāma)*, A. S. Beveridge (trans.) (London: Royal Asiatic society, 1902); *The Commentary of Father Monserrate S. J. on His Journey to the Court of Akbar*, J. S. Hoyland (trans.), S. N. Banerjee (annotation), (London: H. Milford, 1922), p. 166.

(48) *The Akbar Nama of Abu-L-Fazl*, vol. III, pp. 275-277; Badauni, vol. 2, p. 249; Ahmad, p. 496.

(49) *The Akbar Nama of Abu-L-Fazl*, vol. III, p. 410.

(50) وفقًا لبيانات مونسيرات، تقدّم قطب الدين خان ضد دامان مع القوات المغولية التي بلغ عددها 15000 من الفرسان، لكن صدّه حاكم برتغالي في دامان، يُنظر: *The Commentary of Father Monserrate*, pp. 168-169.

في حين كتب بعض الباحثين أن قطب الدين خان انسحب من دون أي هجوم على دمن، يُنظر: Pearson, pp. 42-43; M. S. Commissariat, *History of Gujarat* (Ahmadabad: Gujarat Vidya Sabha, 1980), pp. 65-70; Smith, pp. 145-146.

السلطان أكبر الأساسي بقي أن يتمكن من القضاء على البرتغاليين والسيطرة على أماكن وجودهم في المناطق الساحلية، إلا أن ذلك الحلم لم يتحقق قط[51].

لم يُحدث اعتلاء السلطان جهانگير العرش المغولي في عام 1013هـ/ 1605م أي تغيير جذري في السياسة المغولية تجاه البرتغاليين. ومع ذلك، حاول السلطان الجديد محاولة جادة مرة واحدة لطردهم من الهند، وذلك عندما استفزه البرتغاليون في عام 1021هـ/ 1613م بوساطة عملية قرصنة كبيرة نفذوها ضد السفينة الملكية «رحيمي»[52] التي كانت تحمل حجّاجًا وسلعًا تجارية بقيمة 100 ألف جنيه إسترليني، واستولوا عليها، ونهبوها نهبًا كاملًا، وسجنوا الحجاج وطاقمها[53]. ويتضح من الوثائق البريطانية أن تلك البضائع المنهوبة تقدر قيمتها السوقية بمبلغ 130 ألف جنيه إسترليني[54]. وفي عام 1022هـ/ 1614م استولى البرتغاليون على سفينة أخرى قرب ميناء سورات[55]. وطبقًا لكلام السلطان جهانگير، فإنهم استولوا على أربع سفن، وعن ذلك سجّل في مذكراته: «وفي الشهر نفسه وصلت الأخبار بأن الفرنجة القاطنين في گوا نكثوا الوعود وانتهكوا المعاهدة، واستولوا على أربع سفن، ونهبوا جميع بضائعها، واحتجزوا عددًا كبيرًا من المسلمين الراكبين عليها، التي كانت تتردد إلى ميناء سورات والموانئ التجارية المجاورة»[56].

ردًا على تلك الأعمال العدوانية، أمر السلطان بإلقاء القبض على جميع

---

(51) Pierre du Jarric, *Akbar and the Jesuits: An Account of the Jesuit Missions to the Court of Akbar*, C. H. Payne (trans.) (London and New York: Harper & Brothers, 1926), pp. 12-13.

(52) كانت سفينة «رحيمي» تابعة للملكة مريم زماني والدة السلطان جهانگير، ومخصصة لنقل الحجاج إلى الحرمين الشريفين، والبضائع التجارية إلى الأسواق العربية في موسم الحج خصوصًا، وكانت وحيدة من نوعها يطلق عليها التجار الأوروبيون «سفينة الحج العظيمة». للتفصيل، يُنظر: Ellison B. Findly, «The Capture of Maryam-uz-Zamānī's Ship: Mughal Women and European Traders,» *Journal of the American Oriental Society*, vol. 108, no. 2 (April 1988), pp. 227-238.

(53) William Foster (ed.), *Letters Received by the East India Company from its Servants in the East, 1613-1615* (London: Sampson Low, Marston & Company, 1897), vol. II, pp. 96, 213, 247, 251.

(54) Ibid., p. 251.

(55) Ibid., p. 104.

(56) Nur-ud-din Jahangir, *The Tuzuk-i-Jahangiri or Memoirs of Jahangir*, Alexander Rogers (trans.), Henry Beveridge (ed.) (New Delhi: Munshiram Manoharlal Publishers Pvt. Ltd., 1969), p. 255.

البرتغاليين المقيمين في الأراضي المغولية. وصودرت ممتلكاتهم، وأُغلقت كنائسهم اليسوعية والجمعيات التبشيرية، وحُظرت ممارسة جميع شعائرهم الدينية، وأُلغيت المنح اليومية التي كانت الدولة المغولية تقدّمها للقساوسة والكهنة العاملين في هذه الكنائس. وعلى الرغم من أن القس اليسوعي جيروم كزافييه (Jerome Xavier) (956-1026هـ/ 1549-1617م) كان من المقربين إلى السلطان، فإنه طُرد من الدربار (Durbar) ورحل إلى سورات[57]. وهجمت القوات المغولية تحت قيادة والي سورات، مقرب خان، على دامان. وبموجب تعليمات السلطان جهانگير، فرض برهان الثالث نظام شاه، ملك إمارة أحمد نگر الإسلامية في جنوب الهند، حصارًا على باسين[58]، وبُذلت جهود، وإن لم تكن ناجحة، للحصول على دعم الإنكليز والهولنديين لتدمير الأسطول البحري البرتغالي المتقدم[59]. ومع ذلك، فشلت هذه الحملة، مثل تلك التي أُرسلت في عام 987هـ/ 1580م. وفي نهاية المطاف أُبرمت معاهدة سلام بين الطرفين في عام 1023هـ/ 1615م، وتخلّى السلطان جهانگير عن خطته في تدمير أسطول البرتغاليين والقضاء عليهم من أجل إعادة فتح طريق آمنة للحجاج[60]. ووفقًا لبنود المعاهدة، كان البرتغاليون ملزمين بدفع تعويضات عن نهب تلك السفينة، وكذلك وافقت الإدارة البرتغالية على منح سفينتين من السفن المَلكية جواز مرور مدة عامين من أجل الذهاب إلى مكة، وذلك إضافة إلى الجواز الذي كانت السلطات البرتغالية تصدره سنويًا لإحدى السفن المغولية[61].

---

(57) Father Felix, «Farmans, Parwanahs and Sanads issued in Favour of the Jesuit Missionaries,» *Journal of the Panjab Historical Society*, vol. 5, no. 1 (1916), pp. 17-19.

(58) باسين (Bassein) يطلق على مدينة تاريخية واسمها وسائي (Vasai)، التي تقع في ضواحي ولاية ماهاراشترا الساحلية قرب مدينة بومباي. ولأن البرتغاليين بنوا «قلعة باسين» فيها من أجل تعزيز مكانتهم البحرية، فاشتهرت باسم تلك القلعة منذ ذلك الوقت.

(59) Foster, *Letters Received*, pp. 11, 96-97, 107, 149-150, 171, 213, 246; Commissariat, pp. 70-71; Danvers, pp. 166-168.

(60) H. Heras, «Jahangir and the Portuguese,» in: *Indian Historical Records Commission: Proceedings of the Ninth Meeting held at Lucknow, December 1926* (Calcutta: Government of India Central Publication, 1927), pp. 72-80.

(61) Commissariat, pp. 75-79; Danvers, pp. 173-174.

يبدو أن السلطان شاه جهان، خليفة السلطان جهانگير، عقد العزم على إخضاع المستوطنات البرتغالية في الهند والقضاء عليها. وفي رسالة إلى نائب حاكم گوا، أعرب عن استيائه الشديد من الهجمات البرتغالية على السفن المغولية، وطالب بتعويضات عن الخسائر التي لحقت بها، وحذّر فيها أيضًا من العواقب الوخيمة في حال رفض الدفع[62]. وفي عام 1037هـ/ 1628م قدّم اقتراحًا إلى الإنكليز بشن حملة مشتركة ضد دامان (Daman) وديو؛ وهما منطقتان منفصلتان في الهند، تطلان على بحر العرب، وقد أصبحت هاتان المنطقتان جزءًا من الأمبراطورية البرتغالية خلال القرن السابع عشر. وفي هذا الصدد، كتب ريتشارد وايلد (Richard Wylde)، رئيس شركة الهند الشرقية البريطانية في سورات (1037-1039هـ/ 1628-1630م)، إلى لندن أن السلطان شاه جهان قرر طرد جميع البرتغاليين وإبعادهم عن الأراضي المغولية، ومن أجل تحقيق ذلك الهدف يريد التعاون العسكري الإنكليزي لشن الحملات البحرية على ديو. وأكد السلطان شاه جهان للإنكليز إعطاء حق امتيازات تجارية هائلة في المناطق المهيمن عليها في مقابل خدماتهم العسكرية، لكن الشركة رفضت اقتراحه. ولم يُظهر خليفة وايلد، توماس راستيل (Thomas Rastel) (1039-1040هـ/ 1630-1631م)، أي اهتمام بذلك المخطط، وبقي غير مهتم باقتراحات الإدارة المغولية الجديدة[63]، وهكذا فشلت الخطة.

وفي عام 1048هـ/ 1639م حاولت الإدارة المغولية، مرة أخرى غير ناجحة أيضًا، إخضاع دامان البرتغالية بمساعدة الهولنديين بدلًا من الإنكليز، ومع ذلك، عندما رفض الهولنديون ضرب الحصار على دامان[64]، اقتنع الأمير أورنگ زيب، قائد القوات المغولية، بأنه لا يمكن إخضاع البرتغاليين بوساطة الأعمال العسكرية وحدها، ومن ثم، عقد الصلح معهم بموجب مشورة والي سورات، مير موسى، ورئيس شركة الهند الشرقية البريطانية، وليام فريلمن (William Frelmen)

(62) William Foster, *The English Factories in India, 1624-1629* (Oxford: Clarendon Press, 1909), vol. 3, p. 329.

(63) Ibid., pp. 326-328, 336; William Foster, *The English Factories in India, 1630-1633* (Oxford: Clarendon Press, 1910), vol. 4, pp. 33-38.

(64) William Foster, *The English Factories in India, 1637-1641* (Oxford: Clarendon Press, 1912), vol. 6, pp. 124-125, 216, 281, 316.

(1049–1054هـ/ 1639–1644م). وبناءً عليه، وافق البرتغاليون على دفع ضريبة سنوية للمغول، وهكذا نجت دامان مرة أخرى بوساطة انشغال الإدارة المغولية في عملية الصلح والضرائب، وبقيت طريق الحج تحت السيطرة الأوروبية[65].

لم تقتصر أعمال السلب والنهب للبرتغاليين على السواحل الغربية فحسب، بل تعدّت إلى السواحل الشرقية أيضًا، وضاق السلطان شاه جهان ذرعًا بنشاط القرصنة في منطقة «هگلي» البنغالية التي حوّلها البرتغاليون ملجأً لهم لتنشيط أعمال القرصنة وتجارة الرقيق، وعندما سجنوا سكان بعض القرى البنغالية، أمر السلطان القوات المغولية بالدخول مباشرة في معركة بحرية ضد البرتغاليين في عام 1040هـ/ 1640م، واستطاعت القوات المغولية تدمير قلعتهم ومصانعهم، وتخليص الأسرى الهنود من البرتغاليين الذين كانوا يعدّونهم للبيع في أسواق أوروبا[66].

عندما تولى أورنگ زيب مقاليد الحكم في عام 1068هـ/ 1658م، تغيّر توازن القوى في البحار الهندية تغيرًا كبيرًا؛ إذ تضاءلت السيطرة البرتغالية وسلطانها، وأخذ مكانها الإنكليز والهولنديون، وتمكّنوا من ترسيخ دعائم نفوذهم في مناطق غرب الهند الساحلية. وعلى الرغم من أن البرتغاليين كانوا لا يزالون يدّعون سيادتهم على جميع البحار، والسفن الهندية كانت لا تزال تحصل على جواز مرور منهم، فإن الهجمات البرتغالية على السفن الهندية انخفضت إلى حد بعيد. ودفعت المنافسة الأوروبية الشديدة البرتغاليين إلى الحرص على بقاء العلاقات الودية بالمغول[67]، وأثبتوا ذلك من خلال تقديم المساعدات العسكرية للقوات المغولية في عام 1077هـ/ 1667م في الحملة العسكرية ضد

(65) Foster, *The English Factories in India*, vol. 3, pp. 123-124, 214, 240.

(66) عبد الحميد لاهوري، **بادشاه نامه** (كلكتا: الجمعية الآسيوية، 1867–1868)، ص 24–25. (بالفارسية)؛ محمد صالح كنبوه، **شاهجهان نامه**، ترجمة وتلخيص ممتاز لياقت (لاهور: مطبعة سنگ ميل، 2004)، ص 176–178. (بالفارسية)

(67) حول قيام المغول بالحملة العسكرية ضد البرتغاليين في عام 1691م، ومبادرة نائب الملك البرتغالي إلى إقامة علاقة الصداقة مع المغول، يُنظر: خافي خان، ص 400–403.

المراهتا[68]. وبحلول عام 1113هـ/ 1702م نجد بيدرو الثاني (Dom Pedro II)، ملك البرتغال (1078-1118هـ/ 1668-1706م)، يقدّم مشورة لنائبه في گوا ألا يدّخر جهدًا للحفاظ على الصداقة المتينة مع السلطان أورنگ زيب مهما كانت التكلفة للدولة؛ «لأن تحمّل النفقات في هذا السبيل سيكون له ما يبرره تمامًا، وذلك بقدر ما تساعدنا في الحفاظ على وجودنا وكياننا السياسي والتجاري في المنطقة»[69].

على الرغم من ترويض البرتغاليين، فإن تهديدًا جديدًا وخطِرًا على رحلة الحج من الهند أخذ مكانهم؛ إذ إن الجيل الجديد من القراصنة الأوروبيين ظهر في البحار الهندية. وفي الواقع كانت القرصنة الأوروبية في المياه الهندية ظاهرة طويلة الأمد، وقد يرجع تاريخها إلى وصول فاسكو دي غاما إلى الهند في نهاية القرن التاسع الهجري. ثم إن مجيء الإنكليز والهولنديين والفرنسيين إلى المنطقة بعد مئة عام ساهم في تكثيفها وانتشارها. وكانت السفن التجارية والحجاج الهنود العائدون من جدة ومخا مع عائداتهم التجارية القيّمة هدفًا رئيسًا ولقمةً سائغة لأولئك القراصنة[70]. وفي عام 1020هـ/ 1612م على سبيل المثال، نهب ثلاثة ربابين إنكليز الكثير من السفن الهندية في البحر الأحمر[71]. وفي عام 1032هـ/ 1623م، نشّط الهولنديون أعمال القرصنة والسلب والنهب تنشيطًا عنيفًا. وفي ضوء تلك الحوادث، يمكننا القول إن القرصنة الأوروبية وصلت إلى ذروتها في عهد السلطان أورنگ زيب، فبعد فترة وجيزة من اعتلائه العرش،

---

(68) H. Heras, «A Treaty between Aurangzeb and the Portuguese,» in: *Indian Historical Records Commission: Proceedings of the Tenth Meeting Held At Rangoon, December 1927* (Calcutta: Government of India Central Publication, 1928), pp. 45-46.

(69) Commissariat, p. 436.

(70) قدّم المؤرخ خافي خان وصفًا دقيقًا لاستراتيجية القراصنة الإنكليز، قائلًا: عندما تتحرك السفن نحو مخا وجدة مع بضائعها الهندية، فإن القراصنة لا يعارضونها، لكن عندما تعود بالذهب والفضة والأموال، يكشف لهم جواسيسهم عن تلك السفن التي تحمل تلك الأموال والعائدات التجارية، وبناء عليه يهاجمونها بشراسة، يُنظر: خافي خان، ص 427.

(71) وهم كانوا هنري ميدلتون (Henry Middleton)، ونيكولاس داون تاون (Nicholas Downtown)، وجون ساريس (John Saris). للتفصيل، يُنظر: Jagdish N. Sarkar, «The Rape of Indian Ships in Indian Waters, 1612,» *Journal of the Bihar Research Society*, vol. xxiv (1949), pp. 199-212.

استولى القراصنة الإنكليز على سفينة الحجاج العائدة من مكة قرب سورات، ونهبوا حمولتها نهبًا كاملًا، وقتلوا الحجاج، واغتصبوا الكثير من سيدات الأسر الكريمة[72].

بدا أورنگ زيب عازمًا على توفير الحماية في الطرق البحرية إلى مكة المكرمة. ويتضح عزمه واهتمامه بالمسألة من الإجراءات الكثيرة التي اتُخذت من أجل توفير الأمن والسلام في البحر للتجار والحجاج[73]. وفي هذا الصدد، أُصدر الكثير من الأوامر الملكية إلى حاكم سورات لتوجيهه ببذل قصارى جهده من أجل تأمين سلامة الحجاج والمسافرين إلى الأرض المقدسة[74]. ويمكن ذكر أحد تلك الفرمانات الملكية الموجّهة إلى والي گجرات، محمد أعظم، ابن السلطان أورنگ زيب، وكتب فيه السلطان: «أفاد شمس الدين خان بأن السفن الهندية لا تستطيع الإبحار من دون الحصول على جواز المرور من البرتغاليين، فقد أصبح المجتمع الإسلامي عاجزًا إلى درجة أن السفن الإمبراطورية غير قادرة على القيام بالرحلات البحرية [...] وإن الإهمال والخمول وعدم الاهتمام بهذه المسألة يتنافى مع الإحساس بالشرف الإسلامي [...] فقد قُدّمت تنازلات كثيرة وبذلت جهود حثيثة لحل تلك المشكلة بوساطة اللين مع أولئك القراصنة، وآن الأوان لاتخاذ الإجراءات الصارمة والشديدة ضدهم»[75].

بناءً عليه، صدرت تعليمات صارمة لمير آتش، أي المشرف على المعدات الحربية، أن يسأل الأوروبيين العاملين في إدارة المدفعية عن كيفية اتخاذ التدابير

---

(72) Niccolao Manucci, *Storia Do Mogor or, Mogul India, 1653-1708*, W. Irvine (trans.), (Calcutta: Editions Indian, 1699), p. 41.

(73) Jadunath Sarkar, *History of Aurangzeb* (New Delhi: Orient Longman, 1972), vol. 3, p. 265; Jadunath Sarkar, «The Affairs of the English Factory at Surat 1694-1700,» in: *Indian Historical Records Commission: Proceedings of the Fifth meeting held At Calcutta, January 1923* (Calcutta: Government of India Central Publication, 1924), p. 10; Syed Hasan Askari, «Mughal Naval Weakness and Aurangzeb's Attitude towards the Traders and Pirates of the Western Coast,» *Journal of the Bihar Research Society*, vol. XLVI (1960), p. 14.

(74) يُراجع رسائل السلطان حول ذلك في: السلطان أورنگ زيب، **كلمات طيبات**، جمعها عنايت الله خان كشميري، تحقيق عزيز الدين حسين (دهلي: إدارة أدبيات دلي، 1982)، ص 131. (بالفارسية)

(75) المرجع نفسه، ص 139-140؛ Askari, p. 6.

الملائمة لمعاقبة القراصنة، سواء من طريق الود والمصالحة أم من طريق القوة وشنّ المعارك ضدهم[76]. وأمر السلطان أورنگ زيب أيضًا بصنع أسطول قوي لمعاقبة القراصنة، لكن عدم وجود البحّارة والخبراء والملّاحين، اضطرهم إلى التخلي عن هذا المشروع[77]. وفي محاولة للتعويض عن نقص الأسطول المغولي، استعانت السلطات المغولية بأسطول سيدي ياقوت خان (Yakut Khan) (ت. 1145هـ/ 1733م)، القبطان البحري البارع، في عام 1080هـ/ 1670م في الإدارة المغولية المعنية. وصدرت تعليمات إلى سيدي ياقوت لحماية الحجاج المسلمين والسفن التجارية من أعمال القرصنة في أعالي البحار، وذلك في مقابل إعانة مالية سنوية له قدرها 300 ألف روبية فضية[78]، لكن أسطوله، على الرغم من تجهيزاته بمعدات كبيرة ومدفعية ثقيلة، لم يكن لديه القدرة على أن يجاري تلك السفن التي كان القراصنة الأوروبيون يقودونها، وبذلك أثبت ذلك الأسطول عدم قدرته على الدفاع عن السفن الهندية وركّابها من الحجاج والمسافرين[79].

كذلك حاول السلطان أورنگ زيب في عام 1106هـ/ 1695م احتواء مشكلة القرصنة من خلال إجبار الشركات التجارية الأوروبية على توفير

---

(76) السلطان أورنگ زيب، ص 53.

(77) Manucci, pp. 40-42.

(78) تم تعينه لحراسة الطريق البحرية إلى مكة المكرمة، وبالنسبة إلى هذه الخدمة، وفقًا لرواية مرآة أحمدي، كان ياقوت يحصل على إعانة سنوية قدرها 150000 روبية فضية، في حين، طبقًا لسجلات شركة الهند الشرقية، كان يتقاضى إعانة مالية قدرها 400000 روبية فضية سنويًا. للتفصيل عنه وعن الإمارة الحبشية في كونكان، يُنظر: خافي خان، ص 223-228، 453-454، 514-515؛ علي محمد خان، **مرآة أحمدي**، تحقيق سيد نواب علي (بارودا: المعهد الشرقي، 1927)، ص 273-274. (بالفارسية)؛ وأيضًا: Arnold Wright, *Annesley of Surat and his Times: The True Story of the Mythical Wesley Fortune* (London: A. Melrose, Ltd., 1918), pp. 70, 124, 138; K. M. Panikkar, *India and the Indian Ocean: An Essay on the Influence of Sea Power on Indian History* (New York: Macmillan Company, 1945), p. 58; Commissariat, pp. 395-399; Ashin Das Gupta, «Trade and Politics in 18th Century India,» in: D. S. Richards (ed.), *Islam and the Trade of Asia: A Colloquium*, Papers on Islamic History II (Pennsylvania: University of Pennsylvania Press, 1970), p. 192.

(79) Wright, p. 130.

السفن الحربية برفقة سفن الحجاج[80]، وبعد أربعة أعوام أجبرها على توقيع تعهد «مچلكه» من أجل قمع القرصنة ودفع تعويض لأصحاب السفن الهندية في حالات نهب سفنهم. واتخذ تلك الإجراءات العقابية انتقامًا من نشاطات القراصنة الإنكليز والهولنديين في عام 1109هـ/ 1698م[81]. وبموجب هذا الاتفاق، كان على الهولنديين أن يرافقوا الحجاج حتى جدة ويحرسوا مدخل البحر الأحمر، وبالتوازي كان على الإنكليز أن يحافظوا على أمن السواحل الجنوبية، وعلى الفرنسيين أن يقوموا بضبط شؤون الأمن والسلام في الخليج، غير أن تلك التدابير أثبتت عدم فاعليتها، ففي عامَي 1112هـ/ 1701م و1114هـ/ 1703م تعرّض الكثير من السفن المغولية للسلب والنهب مرة أخرى[82].

بعد الفشل في الحفاظ على الطريق البحرية إلى مكة بوساطة استئجار السفن الحربية المغولية أو عن طريق طلب المساعدات من الأوروبيين، تحوّلت أنظار السلطان أورنگ زيب إلى سفن القراصنة العرب في مسقط وما حولها. فطلب من والي سورات أن يعقد اتفاقية مع مسقط على أن يوفروا للإدارة المغولية المعنية السفن الحربية، وطلب منه أيضًا أن يقنع العرب بمرافقة الحجاج الهنود إلى أن يصلوا إلى وجهتهم بأمن وسلام[83]. وفي الوقت نفسه،

---

(80) اتخذت تلك الخطوات والإجراءات الصارمة انتقامًا من عملية نهب سفينة الحج الإمبراطوري «گنج سواي» التي نفّذها القراصنة الإنكليز في عام 1106هـ/ 1695م، ووفقًا لتقارير المؤرخ خافي خان، كانت تلك السفينة عائدة من جدة مع عائد مالي قدره 52 لاكه روبية هندية، إضافة إلى الذهب والفضة، واستولى عليها القراصنة وقادوها إلى منطقة مدغشقر، ونهبوا جميع تلك الأموال والكنز، وأهانوا الحجاج، وقتلوا بعضًا منهم، وتعرضت السيدات المسلمات للاغتصاب والاعتداءات الجنسية، يُنظر: خافي خان، ص 421-424؛ وأيضًا: Wright, pp. 162-189; Sarkar, *History of Aurangzeb*, vol. 5, pp. 261-263; Commissariat, pp. 448-449.

(81) Sarkar, *History of Aurangzeb*, vol. 5 pp. 267-268; Wright, pp. 190-207; «Maharashtra State Archives,» Presidency Records, Secretariat Outward Letter Book, no. 6 (1697-1699), pp. 229-230.

(82) Ashin Das Gupta, «Gujarati Merchants and the Red Sea Trade, 1700-1725,» in: Blair B. King & M. N. Pearson (eds.), *The Age of Partnership: Europeans in Asia before Dominion* (Honolulu: University Press of Hawaii, 1979), pp. 124-131.

(83) Askari, p. 7

طلب من حفيده الأمير معز الدين، والي ملتان (Multan)، إرسال أحد المقربين منه مع هدايا قيّمة إلى إمام مسقط لحثّه على ضرورة محاربة الأوروبيين، وذلك في مقابل مساعدة مغولية له ضد بلاد فارس[84]. ثم طلب من ابنه الأمير أعظم والي گجرات أن يُبلغ إمام مسقط أمل السلطان أورنگ زيب في إيجاد تحالف مع مسقط على أساس إيمانهم المشترك ومن أجل حماية السفن المتجهة إلى الأرض المقدسة[85].

لكن يبدو أن السلطان أورنگ زيب لم يُبرم رسميًا معاهدة تحالف مع إمام مسقط؛ لأن الحوليات المغولية المعاصرة لا تفيدنا بذلك، حتى المؤرخ خافي خان (Muḥammad Hāshim Khāfī Khān) (1073-1143هـ/ 1663-1713م) الذي خصّص صفحات عدة لذكر نشاطات القراصنة الإنكليز في المحيط الهندي، لم يشر إلى ذلك التحالف. ويبدو أن ذلك التحالف المتوقع كان مجرد فكرة محتملة ولم يتشكّل على أرض الواقع. ومع ذلك، فإن وجود تلك الفكرة من أجل السعي إلى الحصول على دعم خارجي لمكافحة مشكلة داخلية، تكشف عن عجز المغول عن مواجهة التفوق البحري الأوروبي ومجاراته، وفي الوقت نفسه تشير أيضًا إلى وجود قلق شديد لدى السلطان أورنگ زيب حيال سلامة رحلات الحج من الهند. ويتضح من البيانات السابقة أنه بذل قصارى جهده من أجل تلبية حاجات الحجاج، غير أن جميع تلك المحاولات ذهب سدى. وكانت المشكلة الرئيسة تكمن في عدم وجود أسطول بحري قوي للحفاظ على الأمن البحري، الأمر الذي جعله عاجزًا وضعيفًا أمام التفوق البحري الأوروبي، واضطر إلى إرضاء تلك القوى من أجل تحقيق الأهداف المتمثلة في توفير الأمن والسلام للحجاج والتجار. وكُتب على مسلمي الهند أن يقوموا برحلاتهم الدينية والتجارية معرّضين للمخاطر والمهالك، وأن يتحملوا الصعوبات والعقبات في سبيل تحقيق غاياتهم الدينية والتجارية.

(84) Ibid.

(85) السلطان أورنگ زيب، ص 140-139؛ محمد خان، ص 353-354.

رابعًا: موقف الدولة المغولية من الصفويين بشأن الطريق البرية لرحلات الحج والتجارة

على الرغم من أن الطريق البرية كانت طريقًا بديلةً للهنود من أجل مواصلة التجارة مع الجزيرة العربية والخليج وأداء مناسك الحج، فإنها كانت تمرّ ببلاد فارس، وبذلك لم تكن خالية من المخاطر بطبيعة الحال، ولا سيّما بعد قيام الدولة الصفوية في عام 907هـ/ 1501م، وما ترتّب على ذلك من ظهور نزاعات حدودية عدة بين الفرس والعثمانيين، عرقلت رحلات الحج البرية تقريبًا، وزاد الأمر سوءًا وخطورةً عندما ظهرت الممارسات الصفوية الطائفية العدائية نحو السُنّة؛ إذ أدى ذلك إلى ازدياد تعريض رحلات الحجاج لخطر الأعمال العدائية على طول الطريق البرية(86). وفي عام 963هـ/ 1556م تلقّت رحلات التجارة والحج من الشرق ضربة ثالثة، عندما غزا ملك روسيا إيفان الرابع (Ivan IV) (954-992هـ/ 1547-1584م) منطقة أستراخان (Astrakhan)، وأغلق طريق الحج والتجارة من آسيا الوسطى التي كانت تمرّ عبر تلك المنطقة(87).

في ما يتعلق بموقف الحكام المسلمين في شمال الهند من مشكلة رحلات الحج عبر الأراضي الإيرانية البرية في النصف الأول من القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي، لا تمدّنا المصادر المعاصرة بمعلومات مفصلة. ويتضح من بعض الأعمال المعاصرة للدولة المغولية أن السلطان شير شاه سوري (Sher Shah Suri) (947-952هـ/ 1540-1545م)، مؤسس الدولة الأفغانية الثانية في الهند(88)، أولى تلك المشكلة بعض الاهتمام؛ ففي عام

(86) Sidi Ali Reis, *The Travels and Adventures of the Turkish Admiral Sidi Ali Reïs in India, Afghanistan, Central Asia, and Persia, during the years 1553-1556*, A. Vambery (trans.) (London: Luzac, 1899), pp. 84-103.

(87) W. E. D. Allen, *Problems of Turkish Power in the Sixteenth Century* (London: Central Asian Research Center, 1963), pp. 24-25; Reis, p. 81.

(88) كان قائدًا قويًا وبارعًا، وكذلك استحدث الكثير من الإصلاحات المهمة في الميادين الزراعية والمالية، ولولا وفاته المبكرة، لقامت في الهند دولة أفغانية قوية، لمزيد من المعلومات عنه وعن الأسرة السورية الأفغانية التي حكمت في شمال الهند خلال الفترة 947-962هـ/ 1540-1555م، يُنظر: كليفورد إدموند بوزورث، **الأسرات الحاكمة في التاريخ الإسلامي: دراسة في التاريخ والأنساب**، =

950هـ/ 1544م، ناقشها في بلاطه وقرر إرسال سفارة إلى إسطنبول بقيادة العالم المعروف في بلاطه مير سيد رفيع الدين[89]. وكان الغرض منها التفاوض على تحالف مع السلطان العثماني، سليمان القانوني، ضد الفرس الذين باتوا خطرًا في سبيل قوافل الحج في طريقها البرية إلى مكة المكرمة، حيث صار لهم سلطان على جميع الطرق البرية[90]. وكان شير شاه قد خطّط لهجوم أفغاني عثماني مشترك على بلاد فارس، مقتنعًا بأن التحالف المشترك القوي بين سلاح الفرسان الأفغاني والمدفعية العثمانية سيضمن تدمير الصفويين وسقوط دولتهم، ما سيؤدي إلى فتح الطريق وتأمينها. وسيكون بإمكانه أيضًا السعي إلى الحصول على حصة في حكومة إحدى المدينتين المقدستين[91]، إلا أن تلك الخطة لم تنجح في الوصول إلى أهدافها وغاياتها؛ إذ تُوفي شير شاه فجأة في غمرة حملة كالنگر في عام 952هـ/ 1545م، ولم تبحر سفارة مير سيد رفيع الدين قط. وتميل الدلائل المتاحة إلى الإشارة إلى أن خطة شير شاه سوري حول تأسيس الوفاق العظيم مع العثمانيين ضد الصفويين كانت قد هيمنت عليها العداوة الشخصية تجاه الشاه طهماسب الأول (930-984هـ/ 1514-1576م) أكثر من وجود رغبة حقيقية في تحرير طريق الحج من براثن الفرس[92]. ومع ذلك، بالغ المؤرخ المغولي عبد القادر البدايوني (`Abd al-Qadir Bada'uni) (947-1014هـ/ 1540-1605م) في مدح شير شاه على نياته الحسنة التي من شأنها أن تساهم في خلاص الملك من النار في يوم الحساب[93].

= ترجمة سليمان إبراهيم العسكري، ط 2 (القاهرة: دار عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية؛ الكويت: مؤسسة الشراع العربي، 1995)، ص 256-262.

(89) Badauni, p. 480.

(90) Islam, pp. 202-203.

(91) Badauni, pp. 480-481.

(92) أرسل شير شاه سفيرًا إلى الشاه طهماسب يطلب منه طرد السلطان همايون من أراضيه، إلا أن الشاه لم يرفض طلب شير شاه فحسب، بل جدع أذنيه وأنفه. وانتقامًا من ذلك، أمر شير شاه بقطع أعضاء جسم كثيرين من الفرس وتشويه شكلهم في الهند، إضافة إلى طرد جميع الفرس من مملكته. ويبدو أن شير شاه عزم بعد تلك الحادثة على إبرام تحالف مع العثمانيين. وهكذا، نستطيع القول إن هجوم شير شاه المتوقع ضد بلاد فارس كان يحكمه إلى حد كبير عداؤه الشخصي تجاه الشاه طهماسب. للتفصيل، يُنظر: Islam, p. 202.

(93) Badauni, p. 481.

رأينا في ما سبق محاولات السلاطين المغول الفاشلة في القضاء على القرصنة وحماية الطريق البحرية، والجهود التي بذلوها في سبيل توفير الطريق البحرية الآمنة للحجاج والتجار، في حين لا نرى تلك الحماسة والعواطف الدينية لديهم في حالة وجود الحصار الفارسي على الطريق البرية إلى الحرمين الشريفين، ولا سيما في عهد السلطان أكبر، على الرغم من أن الفرص كانت موجودة لإيجاد التحالف مع الأوزبك والعثمانيين ضد الدولة الصفوية، ومع ذلك لم يعترض السلطان أكبر على ذلك الحصار اعتراضًا حقيقيًا، ولم يمارس أي ضغط دبلوماسي حقيقي لحل مشكلة الطريق البرية إلى الحرمين الشريفين.

على الرغم من أن عبد الله خان شيباني بن إسكندر (939-1006هـ/ 1533-1598م)، ملك الأوزبك، حثّه مرتين من خلال إرسال السفارات[94] على ضرورة إيجاد تحالف مشترك ضد الدولة الصفوية من أجل كسر احتكارها طريق الحج البرية، فإن السلطان أكبر لم يلبِّ طلبه، ولم يتخذ أيّ إجراءات سياسية كانت أم دبلوماسية ضد الدولة الصفوية، بل كان غير متحمّس تمامًا، ويتبيّن من كلام المؤرخ الدرباري المغولي أن حاكم الأوزبك لم ييأس من المحاولة الفاشلة الأولى، بل أرسل مبعوثه مرة أخرى إلى السلطان أكبر من أجل إثارة العواطف والمشاعر المذهبية لديه وتحريضه على ضرورة غزو الدولة الصفوية الشيعية[95]. وأرسل السلطان أكبر رده بوساطة المبعوث المرسل، قائلًا فيه: «إن الأسر الملكية

(94) وصلت السفارة الأولى من عبد الله برئاسة وزيره الحاج إيلتتمش إلى البلاط الأكبري في عام 979هـ/ 1572م، للتفصيل، يُنظر: Ramesh Chandra Varma, *Foreign policy of the great Mughals, 1526-1727* (Agra: Shiva Lal Agarwala, 1967), p. 48.

(95) وصلت السفارة الثانية في عام 984هـ/ 1577م، ويرى بعض الباحثين أن الهدف الرئيس لدى عبد الله لم يكن يتعلق بتوفير الطريق الآمنة للحجاج، إنما كان يريد استغلال الظروف السياسية المضطربة في فارس من أجل غزوها وإلحاقها بدولته؛ لأن الشاه طهماسب بلغ من العمر عتيًا، وكانت الحرب الأهلية على عتبة الباب، ومن ثم، فكّر عبد الله أن الوقت مناسب جدًا لغزو بلاد فارس وفرض السيادة عليها، ولأنه كان يعرف جيدًا أن السلطان أكبر سيقف إلى جانب الدولة الصفوية ضده، ومن هنا أرسل السفارة الثانية من أجل التوصل إلى تفاهم معه بشأن مسألة تقسيم بلاد فارس بينهما بعد غزو الدولة الصفوية. للتفصيل، يُنظر: Mansura Haider, «Relations of Abdullah Khan Uzbeg with Akbar,» *Cahiers du Monde russe et soviétique*, vol. 23, no. 3-4 (July-December 1982), p. 314.

الفارسية والمغولية كانت ولا تزال تتمتع بعلاقة طيبة، وإنه لا يرى أن الاختلاف في المذهب والعقيدة مبرر كافٍ للعدوان على الدولة الصفوية وغزوها»[96].

ثم كان السلطان أكبر يرى أن غزوه لگجرات والسيطرة عليها سيمكّنانه من القيام بإزالة جميع العقبات والعوائق التي تتعرض لها قوافل الحج في البحر، ومن ثم، سوف يستطيع توفير الطريق البحرية الآمنة للحجاج الهنود[97]. ومن المفارقة العجيبة، أنه ردًّا على اقتراح أوزبكستان لتشكيل تحالف ثلاثي من القوى السنّية (العثمانيون والأوزبك والمغول) ضد الدولة الصفوية الشيعية، قدّم اقتراحًا مضادًا لمساعدة الأخيرة ضد العثمانيين[98]. والسؤال المطروح هنا لماذا فعل ذلك؟ هل كان هنالك صداقة وتحالف بينه وبين الدولة الصفوية؟ لم يكن الأمر كذلك، بل فعل ذلك لأسباب سياسية بحتة؛ لأن سقوط الدولة الصفوية وتفكيكها كان سيؤدي إلى ازدياد القوة السياسية والعسكرية لدى الأوزبك، ومن شأنها أن تصبح خطرًا على المغول أنفسهم، وتتعرض الأقاليم المغولية في أفغانستان للتهديد الأوزبكي المستمر. لذلك، فإن الحفاظ على المناطق التابعة للدولة الصفوية كان في مصلحة الدولة المغولية نفسها. ونتيجة ذلك، بقيت الطريق البرية إلى الحرمين مغلقةً تقريبًا؛ لأن السياسة لها أسبقية على الدين والعقيدة والمذهب.

في الواقع، كانت بلاد فارس أيضًا في حاجة إلى الحفاظ على العلاقات الطيبة والودية، ولو شكليًا، بالدولة المغولية؛ لأن أحوالها السياسية الداخلية كانت مضطربة بسبب النزاع والصراع الداخليَين المستمرَين من ناحية، وفي الوقت نفسه كانت تتعرض للهجوم من الدول السُنّية المجاورة لها من ناحية أخرى، وكانت على استعداد دائم لجعل العقيدة والمذهب ذريعة للعدوان ضد الدولة الشيعية، فكان الأوزبك في شمال شرق خراسان يقومون بغاراتهم الشرسة؛ لأنهم كانوا موالين للأتراك العثمانيين. وبناءً عليه كانوا ملتزمين بتلك الغارات، وحصل اتفاق بينهم وبين الأتراك ينص على أنه كلما كان الجيش التركي بصدد الحروب

(96) *The Akbar Nama of Abu-L-Fazl*, vol. III, p. 297.

(97) Haider, p. 319.

(98) الناگوري، ص 23-24؛ *The Akbar Nama of Abu-L-Fazl*, vol. III, p. 758

ضد المناطق الأوروبية، يجب عليهم مضايقة بلاد فارس والعمل على إزعاجها عسكريًا، وتخريب أمنها وسلامها داخليًا. أما في الشمال الغربي، فتمكّن الأتراك من الاستيلاء على المقاطعتين الصفويتين، شيروان (Shirvan) وداغستان (Dagestan)، في عهد السلطان سليمان القانوني، وكان على الجيش الصفوي أن يواجههم في أذربيجان التي كان الأتراك يشنّون الحرب فيها. وفي ظل تلك الظروف رأى شاه فارس من الحكمة الحفاظ على علاقات ودّية بالسلطان أكبر[99].

بناء عليه، فإنه خلال عهد الشاه إسماعيل الثاني الصفوي (ت. 984-985هـ/ 1576-1577م)، الذي كان يعتبر من الملوك الصفويين المعتدلين، فُتحت الطريق البرية إلى الحرمين للحجاج السنّة. وفي رسالة إلى الأمير ميرزا حكيم، ذكّر فيها الشاه إسماعيل أن الطريق مفتوحة، وأكد له سلامة الحجيج وحريتهم في حالة مرورهم عبر بلاد فارس، وحثّه فيها على تشجيع الحجاج على شد رحالهم إلى الحرمين الشريفين[100].

أما وضع الطريق البرية في عهد السلطان جهانگير، فتنبغي الإشارة إلى أن علاقاته الودية بالشاه عباس الأول فرضت عليه في البداية أن يتجاهل اضطهاد المسلمين الهنود المسافرين إلى مكة عبر الطريق البرية، لكن استيلاء الشاه عباس على قندهار في عام 1031هـ/ 1622م أدى إلى سوء تلك العلاقات بين الطرفين، وبدأ جهانگير في وضع خطط لغزو الدولة الصفوية. وأعاد إحياء العلاقات الدبلوماسية بالأوزبك، وفي المراسلات المغولية - الأوزبكية شدّد على ضرورة تحرير طريق الحج من سيطرة الصفويين[101]. كما رحّب باقتراح السلطان مراد الرابع لإقامة التحالف المغولي - العثماني من أجل شنّ هجمات

(99) Clara Cary Edwards, «Relations of Shah Abbas the Great, of Persia, with the Mogul Emperors, Akbar and Jahangir,» *Journal of the American Oriental Society*, vol. 35 (1915), pp. 247-248.

(100) Riazul Islam, *A Calendar of Documents on Indo-Persian Relations, 1500-1750*, vol. 1 (Karachi: Institute of Central & West Asian Studies, 1982), p. 100.

(101) يُنظر على سبيل المثال رسالة إمام قلي خان إلى السلطان جهانگير في: خواجه كامگار حسيني الملقب بـ«غيرت خان»، **مآثر جهانگيري**، تصحيح وتحقيق عزرا علوي (بومباي: دار آسيا للنشر والتوزيع، 1978)، ص 528-529، 469، 473. (بالفارسية)

مشتركة ضد بلاد فارس[102]. وكان التحالف الثلاثي ضد الدولة الصفوية قد بات وشيكًا، لكن بوفاة السلطان جهانگير في عام 1036هـ/ 1627م انتهى ذلك المشروع بلا رجعة.

أما علاقة السلطانَين شاه جهان وأورنگ زيب بالدولة الصفوية، فكانت تحكمها إلى حد بعيد رغبتهما الشديدة في استرداد قندهار، التي تمكّنت الدولة المغولية من استعادتها بالفعل في عام 1047هـ/ 1638م، لكن خسرها شاه جهان أمام الفرس مرة أخرى بعد عقد من الزمان من العلاقات الطيبة بين الطرفين، وتمكّن الشاه عباس الثاني (1052-1076هـ/ 1642-1666م) من السيطرة عليها مرة أخرى في عام 1060هـ/ 1650م[103]. وخلال عهودهما الطويلة تم تبادل السفارات والهدايا التذكارية الثمينة، ومع ذلك لا تخبرنا المصادر المعاصرة أيّهما طرح مشكلة الطريق البرية للحجاج والتجار سواء في رسائلهم المرسلة إلى الشاه أم مع السفراء الصفويين، في حين تفيد تلك المصادر أن الشاه الصفوي عندما وصلته الأخبار عن قيام السلطان أورنگ زيب بالهجمات المتكررة على الإمارات الشيعية في جنوب الهند، أرسل بعثة دبلوماسية في عام 1071هـ/ 1661م، للحوار الدبلوماسي مع السلطان بشأنهم، وعدم شنّ الحرب عليهم، وتحسين العلاقات السياسية بهم، غير أن السلطان أورنگ زيب لم يبالِ بذلك[104].

غير أن مسألة استرداد قندهار كانت تراوده طوال فترة حكمه، وحاول مرات عدة ضرب الحصار عليها، إلا أن جميع المحاولات فشلت؛ ففي عام 1099هـ/ 1688م مثلًا، أرسل السلطان أورنگ زيب الإمدادات إلى والي «هرات»، المتمرد أحمد خان، على شاه إيران، لضرب الحصار على قندهار؛ لكن فشلت تلك المحاولة أيضًا[105]. ومع ذلك، لم يحاول كثيرًا استئناف العمليات العسكرية ضد الدولة الصفوية في الجبهة الشمالية، بسبب انشغاله بالحروب

---

(102) أحمد فريدون بيك، **مجموعة منشآت السلاطين**، ج 2 (إسطنبول: خانه عامره، 1848)، ص 142-143. (بالفارسية)

(103) كنبوه، ص 357-358.

(104) مستعد خان، ص 23؛ شيام، ص 33-303.

(105) شيام، ص 304.

الضارية في جنوب الهند، كما أنه كان يدرك تمامًا عدم قدرة الدولة الصفوية على شنّ الهجمات العسكرية على الجبهة الشمالية ضد الدولة المغولية.

إذًا، لم يبذل شاه جهان أو أورنگ زيب أي محاولة من أجل ضمان المرور الآمن والمجاني للحجاج الهنود عبر أراضي الدولة الصفوية الإيرانية، فإن عدم وجود أي إشارة إلى مسألة الحج والحجاج في مراسلاتهما مع الأوزبك والعثمانيين أو في المصادر المعاصرة، يدل على عدم المبالاة بها. وهكذا، كانت الطريق البرية إلى مكة المكرمة تحت الهيمنة الصفوية الدائمة.

نتائج عامة

ازدهرت العلاقات الدينية والثقافية والتجارية بين الهند والحرمين الشريفين خلال العصور الإسلامية كلها، ومع أن مجيء المغول إلى الهند في النصف الأول من القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي أدى إلى ترسيخ تلك العلاقات والصلات بين الطرفين، فإن العلاقات بين الإدارة المغولية، ولا سيّما في عهد السلطان أكبر، والإدارة العثمانية في الحجاز لم تكن على ما يرام، فكانت مظاهر العلاقات بين الطرفين في الغالب تحمل طابع الخصومة والعداء، وكانت أيضًا لدى السلطات العثمانية تحفظات ومخاوف بشأن شعبية السلاطين المغول في الحرمين الشريفين، وكانت ترى أن تلك الشعبية قد تساعدهم في إضفاء الشرعية على تولّي بعض الشؤون السياسية والإدارية في الحرمين الشريفين، ولا سيما أن السلطان أكبر حاول إثبات ذلك بوساطة إرسال سلسلة من قوافل الحج والشخصيات العديدة من الأمراء والعلماء والشيوخ. وعلى الرغم من أنه كانت هنالك علاقات دبلوماسية بين الطرفين خلال فترة الدراسة كلها، فإن تلك العلاقات الدبلوماسية لم تتمكن من دفع الطرفين إلى تشكيل تحالفات سياسية وعسكرية حقيقية لمجابهة الخطر البرتغالي في الجبهة البحرية، وكذلك لم يستفد العثمانيون منها في عقد التحالف مع المغول في حروبهم مع الفرس.

حقيقة الأمر، كان السلاطين المسلمون في العصور الإسلامية ملزمين بحماية طرق الحج، وبتنظيم قوافل الحج السنوية، وبتوفير جميع التسهيلات

للحجاج في أثناء رحلتهم وخلال وجودهم في الحرمين الشريفين. ولم يكن السلاطين المغول خارجين عن تلك القاعدة، إلا أن جهود المغول في الوفاء بهذا الالتزام لم تحقق نجاحًا كبيرًا. فبقيت الطرق البرية والبحرية تحت سيطرة القوى الأجنبية، ثم ظهر جيل جديد من القراصنة في البحار الهندية في القرن الحادي عشر الهجري/ السابع عشر الميلادي ساهم في تفاقم المشكلة. ولم يكن لدى الحجاج الهنود خيار غير التعرض للاضطهاد الديني أو القيام بالرحلات البحرية المحفوفة بالمخاطر والخسائر المحتملة في الأرواح والممتلكات. وكان عجز المغول في البحر والنقص الشديد في المعدات العسكرية البحرية المتطورة وعدم وجود الأساطيل البحرية مسؤولًا إلى حد بعيد عن تلك الحالة الصعبة، الأمر الذي كان يلزمهم بالاستسلام لمطالب الأوروبيين غير الشرعية. ولا شك في أن السلطان أورنگ زيب هو السلطان المغولي الوحيد الذي بذل محاولات جادة للحفاظ على الطرق البحرية الآمنة للحجاج، غير أن تلك المحاولات لم تنجح نجاحًا كاملًا، فكانت السفن البحرية الأوروبية تتمتع بالتكنولوجيا البحرية العالية، وكانت أساطيلهم مزوّدة بالمدفعيات المتقدمة جدًا، ومن ثم كان من المستحيل مبارزتها والتصدي لها.

من هنا، يؤخذ على السلاطين المغول أنهم كانوا يفضّلون الاستسلام لمطالب الأوروبيين غير الشرعية على تحسين العلاقات بالعثمانيين، في حين غاب عن ذهنهم تلك الفرصة الميسّرة للتنسيق مع العثمانيين والعمل المشترك ضد البرتغاليين. ولو تمّ ذلك بالفعل، لكان من الممكن للإدارة المغولية أن تحدّ من السلوك البرتغالي المتمثل في العداء السافر والقرصنة حيال التجارة الهندية ورحلات الحج، وخصوصًا أن القوة البحرية العثمانية تطورت في عهد السلطانين سليم الأول (918-926هـ/ 1512-1520م) وسليمان القانوني، ولا سيما بعد دخول العثمانيين مصر وسواحل البحر الأحمر، وقام العثمانيون ببناء أسطول قوي لمواجهة السفن الإسبانية والبرتغالية، وجعلوا لذلك الأسطول قيادة مستقلة. ولا شك في أن السلاطين المغول كانوا على علم تام بتفوق العثمانيين في القوة البحرية، وبناءً عليه، كان بإمكانهم الاستعانة بالعثمانيين في تطوير القوات البحرية وفي بناء الأسطول البحري، بل كان يمكن فتح ورش صنع السفن على المناطق

الساحلية التجارية، فالهند لم يكن ينقصها وجود الأخشاب والحديد والأقمشة وغيرها من المواد الضرورية لبناء أسطول بحري قوي.

أما في الجبهة البرية، فدفعت مصالح المغول السياسية إلى الحفاظ على بلاد الدولة الصفوية القوية لاحتواء مشكلة القوة المتزايدة للأوزبك في آسيا الوسطى، الأمر الذي ساهم في عرقلة رحلات الحج وتعويقها. وفي الواقع، لم يعمل المغول على كسر الهيمنة الصفوية على الطريق البرية إلى مكة، ولم يبذلوا أي مجهود حتى لإقناع الصفويين بمنح بعض التنازلات للمسلمين الهنود من أجل قيامهم برحلات الحج عبر الأراضي الصفوية. ومن المثير للدهشة حقًا أنه على الرغم من التبادل المتكرر للسفارات والرسائل بين المغول والصفويين في عهود أباطرة المغول حول القضايا السياسية والعسكرية، فإن العقبات التي كانت تتعرض لها رحلات الحج عبر بلاد فارس، لم نجد لها أي ذكر فيها من أجل البحث عن القنوات الملائمة لحلها، بل لم تبادر الإدارة المغولية إلى فتح المحادثات مع الإدارة الصفوية في ذلك الصدد. وحقيقة الأمر، كانت الحاجة إلى جعل الحدود الشمالية الغربية للدولة المغولية خالية من المتاعب والمشكلات أكثر أهمية بالنسبة إلى المغول من الخوض في حرب مع الدولة الصفوية من أجل توفير الطرق الآمنة للحجاج.

صدق أحد الباحثين حين قال إن الإدارة المغولية كانت ترغب في بقاء الدولة الصفوية قوية حتى يتسنى لها الوقوف في وجه الخطر الرئيس على الهند من جهة الشمال الغربي، أي الأوزبك؛ ذلك أن خطر الأوزبك كان الشغل الشاغل للإدارة المغولية؛ إذ دفعها إلى غضّ النظر عن مضايقات الصفويين المتكررة للحجاج[106]. لكن يبدو أن ذلك ليس هو السبب الحقيقي لمنع الإدارة المغولية من إيجاد الحوار حول قضية فتح الطريق لقوافل الحجاج؛ لأن العمليات العسكرية بين الطرفين كانت مستمرة. وإلى جانب ذلك كان هناك دائمًا الخطر من قطّاع الطرق في الطرق البرية، وفي تلك الحالة كان لزامًا على الإدارة المغولية أن

---

(106) Aziz Ahmed, *Studies in Islamic Culture in the India Environment* (Oxford: Clarendon Press, 1964), pp. 26, 29-30.

توفّر الحماية الكاملة لقوافل الحجاج التي كان يشارك فيها في بعض الأحيان أفراد الأسرة الملكية والأمراء والوزراء من ناحية، والتجار من ناحية أخرى. ومن ثم، لم ترغب الدولة أصلًا في تنشيط الطرق البرية للتجارة والحج. إذًا، لم تكن طريق البر في العادة الخيار الأول على كل حال، إلا بالنسبة إلى قاصدي الحج ممن كانوا يعيشون في أقصى الشمال الغربي من الهند. فالطريق البحرية عند مقارنتها بها فهي أكثر سهولة، وهي التي كانت تسلكها أغلبية الحجاج الهنود للوصول إلى مكة المكرمة.

ملاحق

الخريطة (2-1)

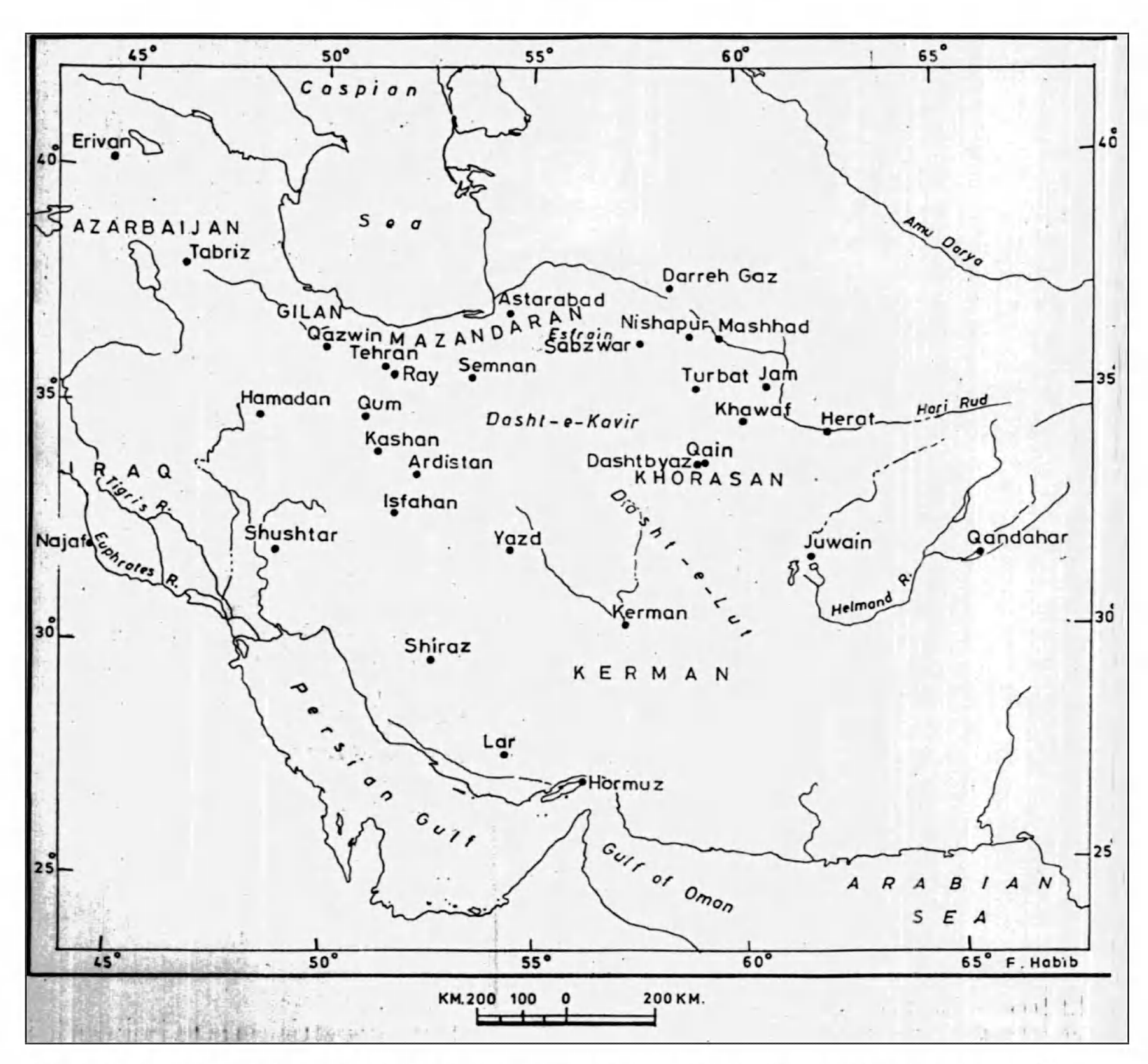
الدولة المغولية في القرنين العاشر والحادي عشر الهجريين/ السادس عشر والسابع عشر الميلاديين



المصدر: «A historical Overview of the Mughal Empire,» Columbia University in the City of New York, accessed on 17/1/2019, at: https://bit.ly/2WAyyKL

الخريطة (2-2)

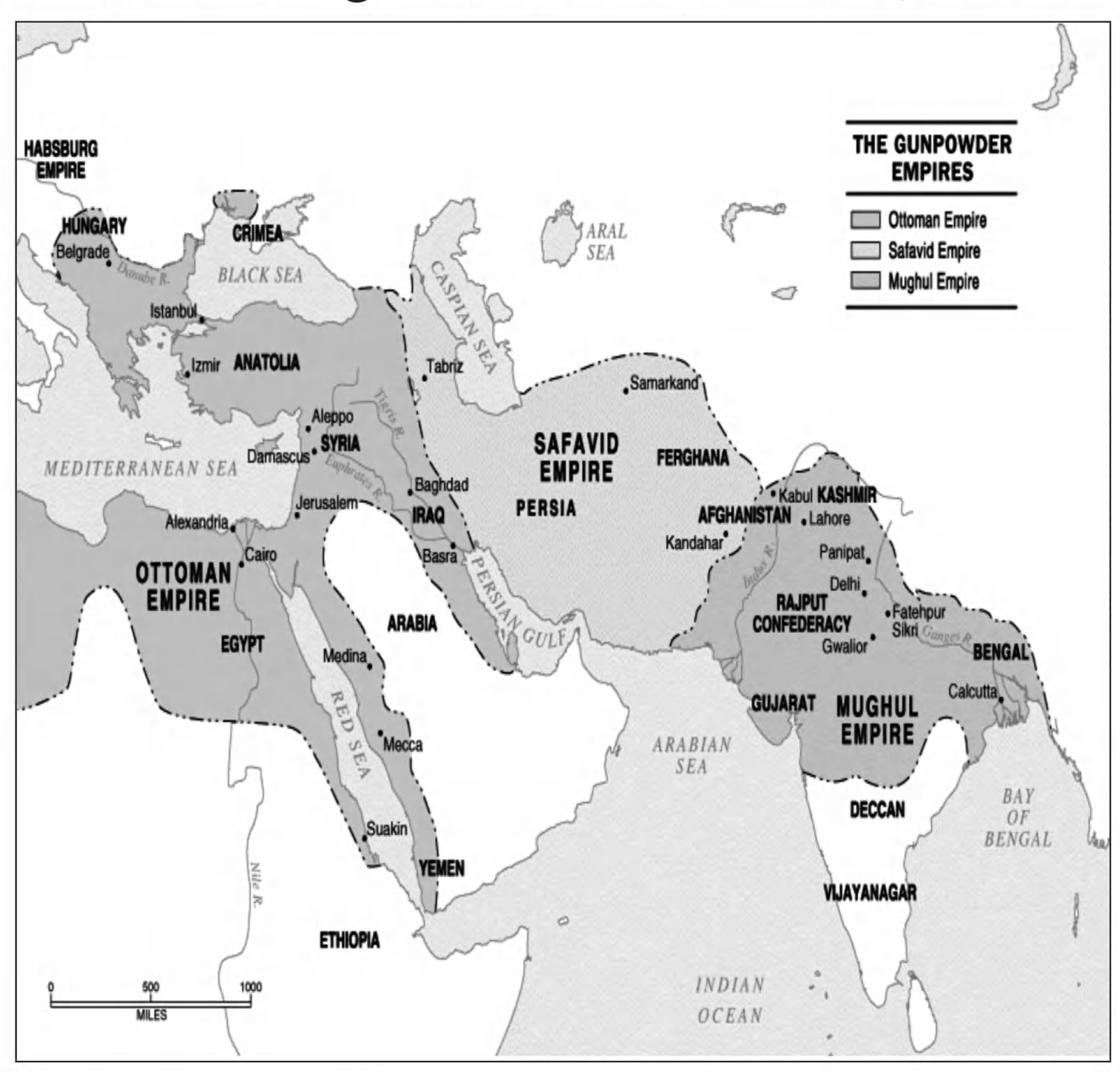
الدولة الصفوية في القرنين العاشر والحادي عشر الهجريين/ السادس عشر والسابع عشر الميلاديين



المصدر: «Safavid Empire c. 1630,» The Map Archive, accessed on 17/1/2019, at: https://bit.ly/2TMCZR8

الخريطة (2–3)

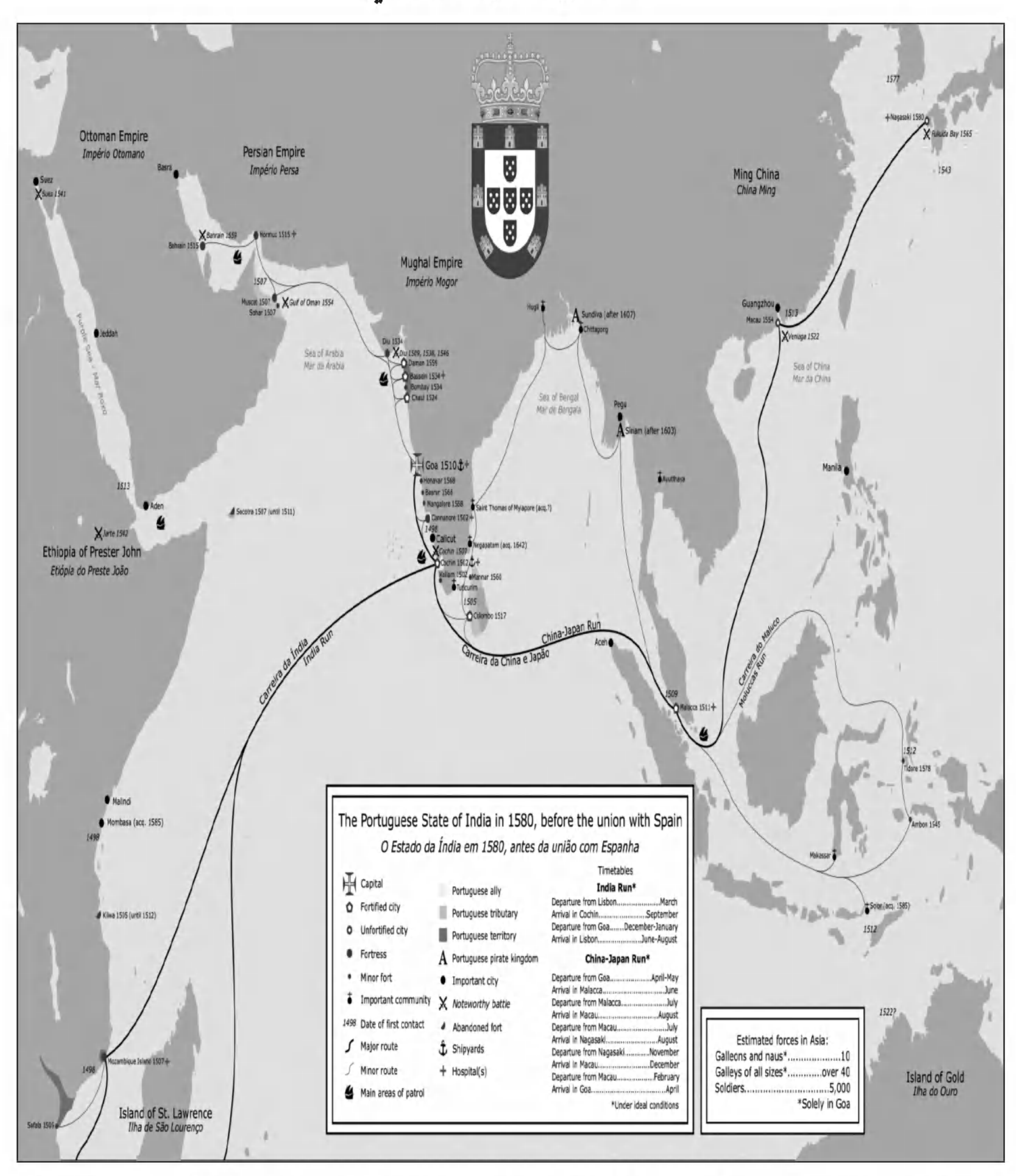
الحدود السياسية للإمبراطوريات الإسلامية في القرنين العاشر والحادي عشر الهجريين/ السادس عشر والسابع عشر الميلاديين



المصدر: «Map of Gunpowder Empires (Ottoman, Safavid, Mughal),» Reddit, accessed on 17/1/2019, at: https://bit.ly/2HR77sP

الخريطة (2-4)

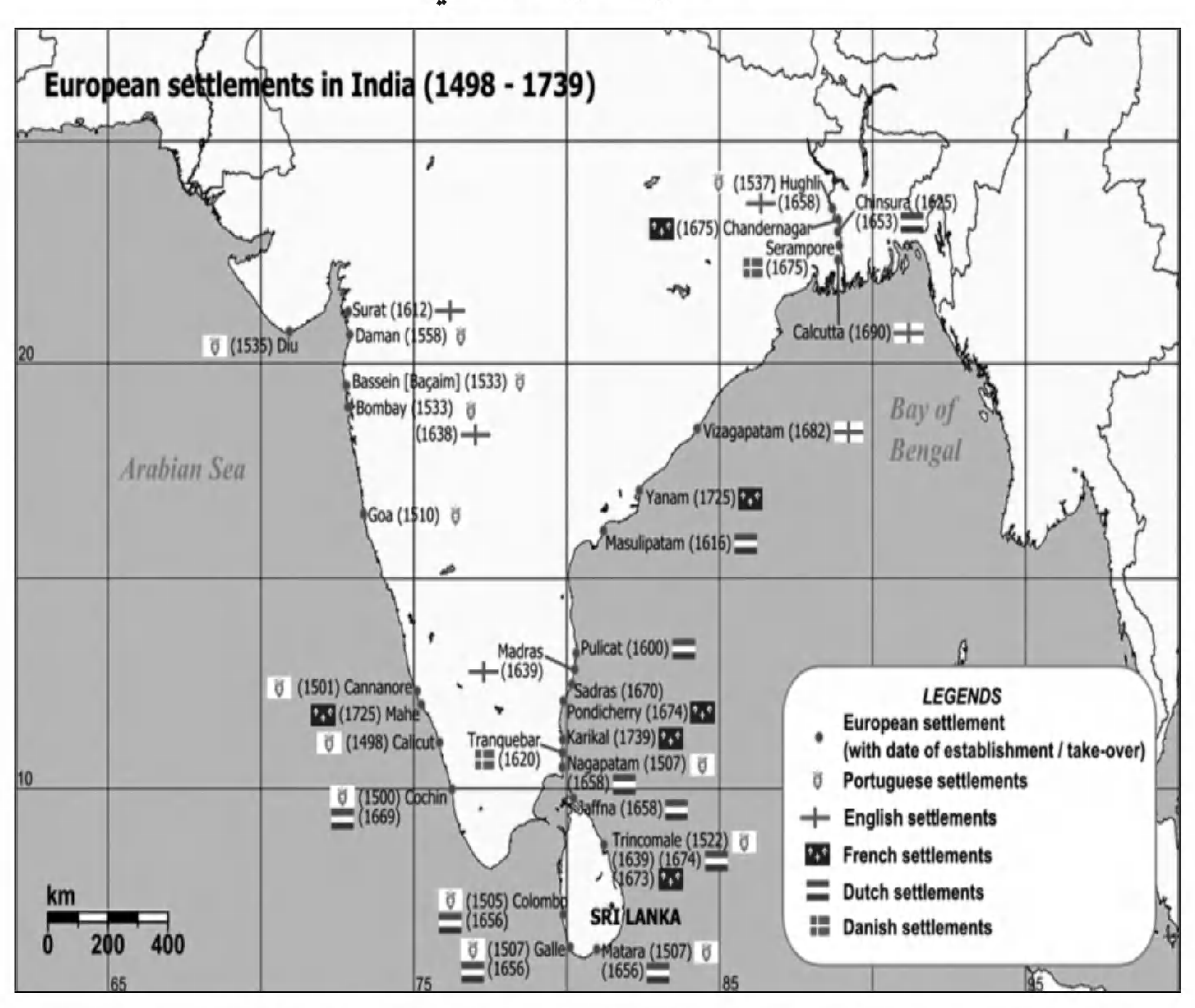
الإمبراطورية البرتغالية في آسيا في القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي



المصدر: «Complete Map of the Portuguese Maritime Empire in Asia in 1580,» Reddit, accessed on 17/1/2019, at: https://bit.ly/2FE4F5C

الخريطة (2-5)

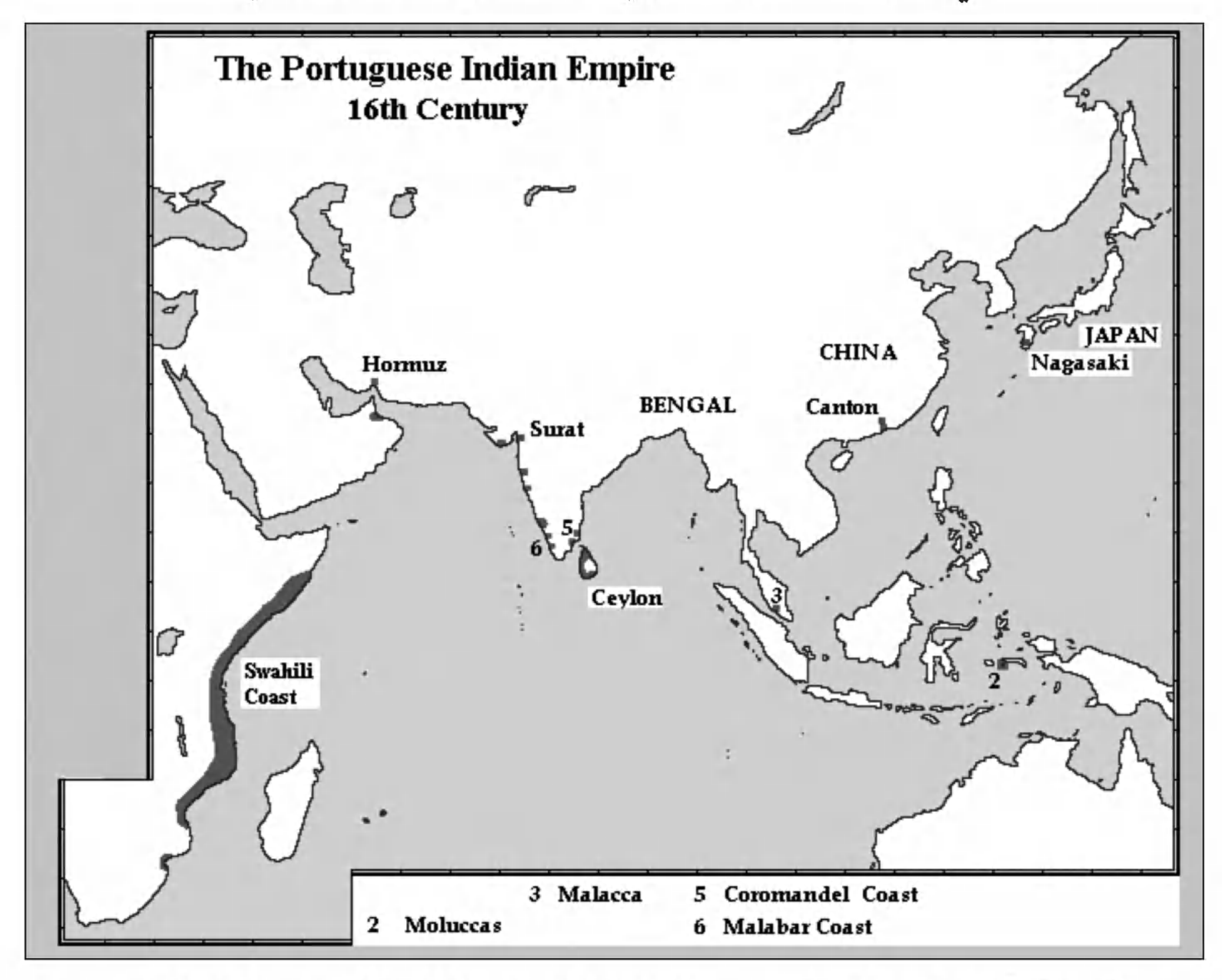
المستوطنات الأوروبية في الهند في القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي



المصدر: «European settlements in India from 1498 to 1739,» Reddit, accessed on 17/1/2019, at: https://bit.ly/2OBbUiQ

الخريطة (2-6)

الهيمنة البرتغالية السياسية في الهند والخليج والسواحل الأفريقية في القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي



المصدر: «Portuguese Early Empire (1336-1542): The Original Masters of the Seas,» Reddit, accessed on 17/1/2019, at: https://bit.ly/2JQf6Iy

المراجع

1 – العربية

بوزورث، كليفورد إدموند. **الأسرات الحاكمة في التاريخ الإسلامي: دراسة في التاريخ والأنساب**. ترجمة سليمان إبراهيم العسكري. ط 2. القاهرة: دار عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية؛ الكويت: مؤسسة الشراع العربي، 1995.

الأردية والفارسية والهندية

حسيني، خواجه كامگار (غيرت خان). **مآثر جهانگيري**. تصحيح وتحقيق عزرا علوي. بومباي: دار آسيا للنشر والتوزيع، 1978.

خافي خان، محمد هاشم. **منتخب اللباب**. تحقيق محمد كبير الدين ورفقائه. كلكتا: الجمعية الآسيوية، 1869–1874.

ذكاء الله، محمد. **تاريخ هندوستان**. عليگره: مؤسسة البحوث والطباعة، 1917.

زيب، السلطان أورنگ. **كلمات طيبات**. جمعها عنايت الله خان كشميري. تحقيق عزيز الدين حسين. دهلي: إدارة أدبيات دلي، 1982.

شيام، رادهي. **أورنگ زيب**. الله آباد: مطبعة الهند، 2000.

فريدون بيك، أحمد. **مجموعة منشآت السلاطين**. إسطنبول: خانه عامره، 1848.

كنبوه، محمد صالح. **شاهجهان نامه**. ترجمة وتلخيص ممتاز لياقت. لاهور: مطبعة سنگ ميل، 2004.

لاهوري، عبد الحميد. **بادشاه نامه**. كلكتا: الجمعية الآسيوية، 1867–1868.

محمد خان، علي. **مرآة أحمدي**. تحقيق سيد نواب علي. بارودا: المعهد الشرقي، 1927.

مستعد خان، محمد ساقي. **مآثر عالمگيري**. ترجمة مولوي محمد فدا علي طالب. حيدر آباد: الجامعة العثمانية، 1932.

المليباري، أحمد زين الدين المعبري. **تحفة المجاهدين في أحوال البرتغاليين**. تحقيق وتقديم وتعليق محمد سعيد الطريحي. بيروت: مؤسسة الوفاء، 1985.

الناگوري، أبو الفضل بن المبارك. **مكتوبات علامي**. لكهنؤ: دار منشي نول كشور، 1863.

2 - الأجنبية

Ahmad, Khwajah Nizamuddin. *The Tabaqat-I-akbari: A History of India from the Early Musalman Invasions to the Thirty-sixth Year of the Reign of Akbar*. Brajendranath De & Baini Prashad (trans. & annotation). Calcutta: Asiatic Society, 1936.

Ahmed, Aziz. *Studies in Islamic Culture in the India Environment*. Oxford: Clarendon Press, 1964.

Allen, W. E. D. *Problems of Turkish Power in the Sixteenth Century*. London: Central Asian Research Center, 1963.

Askari, Syed Hasan. «Mughal Naval Weakness and Aurangzeb's Attitude towards the Traders and Pirates of the Western Coast.» *Journal of the Bihar Research Society*. vol. XLVI (1960).

Badauni, Abdul Qadir. *Muntakhab-ut-Tawarikh*. George S. A. Ranking (trans.). New Delhi: Idarah-i-Adabiyat-i-Delli, 1973.

Begum, Gulbadan. *The History of Humāyūn (Humāyūn-nāma)*. A. S. Beveridge (trans.). London: Royal Asiatic society, 1902.

Commissariat, M. S. *History of Gujarat*. Ahmadabad: Gujarat Vidya Sabha, 1980.

Danvers, Frederick Charles. *The Portuguese in India: A.D. 1481-1571*. London: Frank Cass & Co., 1966.

De Hammer, Joseph. «Memoir on the Diplomatic Relations between the Courts of Dehli and Constantinople in the Sixteenth and Seventeenth Centuries.» *Transactions of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland*. vol. 2, no. 1 (1829).

Digby, Simon. «Bāyazīd Beg Turkmān's Pilgrimage to Makkah and Return to Gujarat:

A Sixteenth Century Narrative.» *Journal of the British Institute of Persian Studies Iran*. vol. 42, no. 1 (2004).

Du Jarric, Pierre. *Akbar and the Jesuits: An Account of the Jesuit Missions to the Court of Akbar*. C. H. Payne (trans.). London and New York: Harper & Brothers, 1926.

Edwards, Clara Cary. «Relations of Shah Abbas the Great, of Persia, with the Mogul Emperors, Akbar and Jahangir.» *Journal of the American Oriental Society*. vol. 35 (1915).

Farooqi, Naimur Rahman. *Mughal-Ottoman Relations: A Study of political & Diplomatic Relations between Mughal India and the Ottoman Empire, 1556-1748*. New Delhi: Idarah-i-Adabiyat-i-Delli, 1989.

______. «Six Ottoman Documents on Mughal-Ottoman Relations During the Reign of Akbar.» *Journal of Islamic Studies*. vol. 7, no. 1 (January 1996).

Faroqhi, Suraiya. *Herrscher über Mekka: Die Geschichte der Pilgerfahrt*. Munich: Artemis Verlag, 1990.

Father Felix. «Farmans, Parwanahs and Sanads Issued in Favour of the Jesuit Missionaries.» *Journal of the Panjab Historical Society*. vol. 5, no. 1 (1916).

Findly, Ellison B. «The Capture of Maryam-uz-Zamānī's Ship: Mughal Women and European Traders.» *Journal of the American Oriental Society*. vol. 108, no. 2 (April 1988).

Foster, William (ed.). *Letters Received by the East India Company from its Servants in the East*, vol. II, *1613-1615*. London: Sampson Low, Marston & Company, 1897.

______. *The English Factories in India, 1622-1623: A Calendar of Documents in the India office and British Museum*. Oxford: Clarendon Press, 1908, vol. 2.

______. *The English Factories in India, 1624-1629*. Oxford: Clarendon Press, 1909, vol. 3.

______. *The English Factories in India, 1630-1633*. Oxford: Clarendon Press, 1910, vol. 4.

______. *The English Factories in India, 1637-1641*. Oxford: Clarendon Press, 1912, vol. 6.

______ (ed.). *Early Travels in India, 1583-1619*. Delhi: S. Chand, 1968.

Haider, Mansura. «Relations of Abdullah Khan Uzbeg with Akbar.» *Cahiers du Monde russe et soviétique*. vol. 23, no. 3-4 (July-December 1982).

Indian Historical Records Commission: Proceedings of the Fifth Meeting Held at Calcutta, January 1923. Calcutta: Government of India Central Publication, 1924.

Indian Historical Records Commission: Proceedings of the Ninth Meeting Held at Lucknow, December 1926. Calcutta: Government of India Central Publication, 1927.

Indian Historical Records Commission: Proceedings of the Tenth Meeting Held at Rangoon, December 1927. Calcutta: Government of India Central Publication, 1928.

Islam, Riazul. *Indo-Persian Relations: A Study of the Political and Diplomatic Relations between the Mughal Empire and Iran*. Sources of the History and Geography of Iran 32. Tehran: Iranian Culture Foundation, 1970.

_______. *A Calendar of Documents on Indo-Persian Relations, 1500-1750*. Karachi: Institute of Central & West Asian Studies, 1982.

Jahangir, Nur-ud-din. *The Tuzuk-i-Jahangiri or Memoirs of Jahangir*. Alexander Rogers (trans.). Henry Beveridge (ed.). New Delhi: Munshiram Manoharlal Publishers Pvt. Ltd., 1969.

King, Blair B. & M. N. Pearson (eds.). *The Age of Partnership: Europeans in Asia before Dominion*. Honolulu: University Press of Hawaii, 1979.

Letters of Aurangzebe. Jamshid H. Bilimoria (trans.). Bombay: Charge Printing Press, 1908.

«Maharashtra State Archives.» Presidency Records. Secretariat Outward Letter Book. no. 6 (1697-1699).

Manucci, Niccolao. *Storia Do Mogor or, Mogul India, 1653-1708*. W. Irvine (trans.). Calcutta: Editions Indian, 1699.

Panikkar, K. M. *India and the Indian Ocean: An Essay on the Influence of Sea Power on Indian History*. New York: Macmillan Company, 1945.

Pearson, Michael Naylor. *Merchants and Rulers in Gujarat: The Response to the Portuguese in the Sixteenth Century*. Berkeley & Los Angeles: University of California Press, 1976.

Porter, Venetia & Liana Saif (eds.). *The Hajj: Collected Essays*. London: The British Museum, 2013.

Purchas, Samuel. *Purchas His Pilgrimage, or Relations of the World and the Religions Observed in all Ages*. Glasgow: Hakluyt Society, 1905-7.

Reis, Sidi Ali. *The Travels and Adventures of the Turkish Admiral Sidi Ali Reïs in India, Afghanistan, Central Asia, and Persia, during the years 1553-1556.* A. Vambery (trans.). London: Luzac, 1899.

Richards, D. S. (ed.). *Islam and the Trade of Asia: A Colloquium.* Papers on Islamic History II. Pennsylvania: University of Pennsylvania Press, 1970.

Sarkar, Jadunath. *History of Aurangzeb.* New Delhi: Orient Longman, 1972.

Sarkar, Jagdish N. «The Rape of Indian Ships in Indian Waters, 1612.» *Journal of the Bihar Research Society.* vol. xxiv (1949).

Smith, Vincent Arthur. *Akbar the Great Mogul: 1542-1605.* Delhi: S. Chand, 1958.

The Akbar Nama of Abu-L-Fazl. H. Beveridge (trans.). Delhi: Rare Books, 1972.

The Commentary of Father Monserrate S. J. on His Journey to the Court of Akbar. J. S. Hoyland (trans.). S. N. Banerjee (annotation). London: H. Milford, 1922.

Varma, Ramesh Chandra. *Foreign policy of the great Mughals, 1526-1727.* Agra: Shiva Lal Agarwala, 1967.

Wright, Arnold. *Annesley of Surat and his Times: The True Story of the Mythical Wesley Fortune.* London: A. Melrose, Ltd., 1918.